Anleitungs-und Instandhaltungsheft

MONSTER

MONSTER 696 ABS

DUCATI

Anleitungs- und Instandhaltungsheft

MONSTER

MONSTER 696 ABS

D

Wir freuen uns, Sie unter den „Ducatisti“ begrüßen zu können und beglückwünschen Sie zu Ihrer ausgezeichneten Wahl. Sicher werden Sie Ihre neue Ducati nicht nur als normales Fortbewegungsmittel verwenden, sondern auch für kurze und lange Reisen, bei denen Ihnen Ducati Motor Holding S.p.A viel Freude und Vergnügen wünscht.
Da Ducati Motor Holding S.p.A. dahingehend bemüht ist, ihren Kunden einen immer besseren Service anzubieten, empfiehlt sie Ihnen, die einfachen Normen in dieser Betriebsanleitung aufmerksam zu befolgen, insbesondere was die Einfahrzeit anbelangt. So können Sie sicher sein, dass Ihnen Ihre Ducati immer starke Emotionen schenken wird.
Falls Reparaturen erforderlich werden sollten oder Sie einfach nur Ratschläge benötigen, wenden Sie sich bitte an unsere autorisierten Kundendienststellen.
In dem eigens für „Ducatisti“ und Biker eingerichteten Infoservice können Sie außerdem Tipps und nützliche Ratschläge abrufen.

Viel Vergnügen!

Hinweis

Ducati Motor Holding S.p.A. trägt keinerlei Verantwortung für Fehler, die bei der Erstellung dieser Betriebsanleitung entstanden sein könnten. Alle Informationen verstehen sich als am Tag des Ausdrucks gültig. Ducati Motor Holding S.p.A. behält sich das Recht vor, jegliche durch eine Weiterentwicklung der genannten Produkte bedingte Änderungen vorzunehmen.

Verwenden Sie für Ihre Sicherheit, die Garantie, die Zuverlässigkeit und den Wert Ihres Ducati-Motorrads nur originale Ducati-Ersatzteile.

Achtung

Diese Betriebsanleitung ist Bestandteil des Motorrads und muss bei seinem Weiterverkauf dem neuen Besitzer ausgehändigt werden.

Inhalt

Allgemeine Hinweise 7
Garantie 7
Symbole 7
Nützliche Hinweise für eine sichere Fahrt 8
Fahrten mit voller Beladung 9
Identifizierungsdaten 10

Cockpit (Dashboard) 11
Cockpit 11
LCD - Hauptfunktionen 14
LCD – Einstellung/Anzeige der Parameter 16
Anzeige der insgesamt gefahrenen Strecke „Kilometerzähler“ 19
Fahrgeschwindigkeitsanzeige 20
Anzeige der Tagesfahrleistung „TRIP“ 21
Anzeige der in Reserve gefahrenen Strecke „TRIP FUEL” 22
Uhranzeige 23
Lufttemperaturanzeige 24
Motoröltemperaturanzeige 25
Inspektionsanzeige 28
Batteriespannungsanzeige (BATT) 29
Standgaseinstellung (RPM) 31
Einstellung der Rückbeleuchtung 32
Anzeige der Rundenzeit (LAP) 33
Anzeige der gespeicherten Daten (LAP Memory) 35
DDA-Datenlogger 36
Funktion - ABS Ausschaltung 38
Uhreinstellfunktion 39
Cockpitdiagnose 40
Funktion - „intelligente” Scheinwerferausschaltung 44
Funktion „intelligente“ Scheinwerfereinschaltung 44
Das Immobilizer-System (Wegfahrsperre) 45
Code Card 46
Freigabeverfahren des Immobilizers (Wegfahrsperre) 47
Ersatzschlüssel 49

Bedienelemente 50
Anordnung der Bedienelemente des Motorrads 50
Zündschlüsselschalter und Lenkersperre 51
Linker Umschalter 52
Kupplungssteuerhebel 53

D

Starterhebel 54
Rechter Umschalter 55
Gasdrehgriff 56
Vorderradbremshebel 56
Hinterradbremspedal 57
Schaltpedal 57
Einstellung der Position von Schalt- und Hinterradbremspedal 58

Hauptbestandteile und -vorrichtungen 59
Position am Motorrad 59
Kraftstofftankverschluss 60
Sitzbankschloss und Helmhalter 61
Seitenständer 62
Einstellvorrichtungen des hinteren Federbeins 63

Gebrauchsnormen 64
Vorsichtsmaßnahmen in der Einfahrzeit 64
Kontrollen vor dem Motoranlass 65
Motoranlass 67
Starten und Fahrtantritt 69
Bremsen 70
Anhalten des Motorrads 71
Tanken 71
Parken 72
Mitgeliefertes Zubehör 73

Hauptsächliche Betriebs- und Instandhaltungsarbeiten 74
Austausch des Luftfilters 74
Füllstandkontrolle der Brems- und Kupplungsflüssigkeit 74
Verschleißkontrolle an den Bremsbelägen 75
Schmieren der Gelenke 76
Einstellung des Bowdenzugs der Gassteuerung 77
Laden und Wintererhaltung der Batterie 77
Ausbau der Batterie 78
Einbau der Batterie 86
Spannen der Antriebskette 97
Schmieren der Antriebskette 98
Austausch der Lampen 99
Ausrichten des Scheinwerfers 100
Reifen 102
Kontrolle des Motorölstands 104
Reinigung und Wechsel der Zündkerzen 105
Allgemeine Reinigung 106
Längerer Stillstand 107
Wichtige Hinweise 107

Instandhaltung 108
Planmäßige Instandhaltungsarbeiten: durch den Vertragshändler 108
Planmäßige Instandhaltungsarbeiten: durch den Kunden 111

Technische Daten 112
Maße (mm) 112
Gewichte 112
Motor 114
Ventilsteuerung 114
Leistungen 115
Zündkerzen 115
Kraftstoffsystem 115
Bremsen 116
Antrieb 117
Rahmen 118
Räder 118
Reifen 118
Aufhängungen 118
Auspuff 119
Verfügbare Modellfarben 119
Elektrische Anlage 119

Merkblatt für die regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten 124

D

Allgemeine Hinweise

Garantie

In Ihrem eigenen Interesse und im Sinne der Garantie und Verlässlichkeit des Produktes empfehlen wir Ihnen dringend, sich für jede Reparaturarbeit, die spezielle Fachkenntnis erfordert, an einen Vertragshändler bzw. an eine Vertragswerkstatt zu wenden.
Unser hoch qualifiziertes Personal verfügt über das für die Ausführung sachgemäßer Eingriffe geeignete Spezialwerkzeug und verwendet ausschließlich Ducati-Originalersatzteile, die eine komplette Kompatibilität, einwandfreie Funktionstüchtigkeit und lange Lebensdauer garantieren.

Allen Ducati-Motorrädern liegt ein Garantieheft bei.
Die Garantie erlischt jedoch, wenn die Motorräder bei Rennwettbewerben eingesetzt werden. Während der Garantiezeit dürfen an den Bestandteilen des Motorrads keinerlei Umrüstungen bzw. Änderungen vorgenommen werden, noch dürfen diese durch nicht originale Teile ausgetauscht werden. In diesem Fall entfällt jeder Garantieanspruch.

Symbole

Ducati Motor Holding S.p.A. bittet Sie, die vorliegende Betriebsanleitung aufmerksam durchzulesen, um Ihr Motorrad gründlich kennen zu lernen. Im Zweifelsfall bitten wir Sie, sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt zu wenden. Die Informationen, die Ihnen in dieser Weise übermittelt werden, könnten Ihnen während Ihren Fahrten, bei denen Ihnen Ducati Motor Holding S.p.A. viel Freude und Vergnügen wünscht, nützlich sein und ermöglichen es Ihnen, die Leistungen Ihres Motorrads über lange Zeit hinweg aufrecht zu erhalten. In dieser Anleitung werden Hinweise vermittelt, die von besonderer Wichtigkeit sind:

Achtung

Die Nichtbeachtung der vorliegenden Vorschriften kann zu Gefahrensituationen und schweren Verletzungen oder sogar zum Tod führen.

Wichtig

Potentielle Beschädigung des Motorrads und/oder seiner Bestandteile.

Hinweis

Zusätzliche Hinweise zum jeweiligen Vorgang.

Alle Angaben wie RECHTS oder LINKS beziehen sich auf die Fahrtrichtung des Motorrads.

Nützliche Hinweise für eine sichere Fahrt

Achtung
Vor dem Fahrtantritt lesen!

Oftmals werden Unfälle aufgrund der geringen Erfahrung des Motorradfahrers verursacht. Daher darf das Motorrad niemals ohne Führerschein gefahren werden. Nur wer im Besitz eines gültigen Führerscheins ist, darf das Motorrad in Betrieb nehmen.
Das Motorrad niemals unerfahrenen Fahrern oder Personen ausleihen, die nicht über einen gültigen Führerschein verfügen.
Der Fahrer und der Beifahrer müssen IMMER angemessene Kleidung und einen Schutzhelm tragen.
Keine herabhängenden Kleidungsstücke oder Accessoires tragen, welche sich in den Bedienelementen verfangen oder die Sicht behindern könnten.
Den Motor niemals in geschlossenen Räumen starten. Die Abgase sind giftig und können schon nach kurzer Zeit zur Ohnmacht oder gar zum Tod führen.
Sobald sich das Motorrad in Bewegung setzt, müssen Fahrer und Beifahrer ihre Füße auf den Fußrasten abstützen.
Um für jede Art von Fahrtrichtungswechsel oder Änderungen des Straßenbelags vorbereitet zu sein, muss der Fahrer den Lenker IMMER fest mit beiden Händen umgreifen, während sich der Beifahrer IMMER mit beiden Händen an den Haltegriffen am Rahmen unter der Sitzbank festhalten muss.
Die nationalen und örtlichen Gesetze und Regelungen müssen beachtet werden.
Immer die jeweils geltenden Geschwindigkeitsbegrenzungen einhalten und NIEMALS die den Sicht-, Fahrbahn- und Verkehrsverhältnissen angemessene Geschwindigkeit überschreiten.
IMMER und rechtzeitig durch Einschalten der jeweiligen Blinker jedes Abbiegen oder jeden Fahrbahnwechsel anzeigen.
Sorgen Sie dafür, dass Sie für die anderen Verkehrsteilnehmer immer gut sichtbar sind und vermeiden Sie es, im toten Winkel der vorausfahrenden Fahrzeuge zu fahren.
Geben Sie besonders an Kreuzungen, an Ausfahrten aus privaten oder öffentlichen Parkplätzen und auf Autobahnauffahrten Acht.
Beim Tanken IMMER den Motor abstellen und besonders darauf achten, dass kein Kraftstoff auf den Motor oder auf das Auspuffrohr tropft.
Beim Tanken niemals rauchen.
Die Kraftstoffdämpfe, die beim Tanken entstehen und eingeatmet werden können, sind gesundheitsschädlich. Falls Kraftstofftropfen auf die Haut oder die Kleidung gelangen, diese sofort mit Wasser und Seife abwaschen und die Kleidung wechseln.
IMMER den Zündschlüssel abziehen, wenn man das Motorrad unbewacht stehen lässt.
Der Motor, die Auspuffrohre und der Schalldämpfer bleiben über längere Zeit hinweg heiß.

Achtung
Die Auspuffanlage kann auch nach dem Abschalten des Motors noch heiß sein. Es ist daher darauf zu achten, dass man mit keinem Teil der Auspuffanlage in Berührung kommt und man das Fahrzeug nicht in der Nähe von entflammbarem Material (einschließlich Holz, Blätter usw.) abstellt.

Das Motorrad so abstellen, dass es nicht umgestoßen werden kann und dazu den Seitenständer verwenden.
Das Motorrad nie auf schrägem oder weichem Gelände abstellen, da es hier leicht umfallen kann.

Fahrten mit voller Beladung

Dieses Motorrad wurde so entworfen, dass man auch auf langen Fahrten mit voller Beladung in absoluter Sicherheit reisen kann.
Die korrekte Verteilung der Lasten am Motorrad ist sehr wichtig, um diesen Sicherheitsstandard aufrecht erhalten und Schwierigkeiten bei plötzlichen Fahrmanövern oder beim Befahren von unebenen Straßenabschnitten vermeiden zu können.

Information zur Tragfähigkeit

Das Gesamtgewicht des fahrbereiten Motorrads, mit Fahrer, Beifahrer, Gepäck und weiterem Zubehör darf nicht überschritten werden:
390 kg.

Das Gepäck oder das Zubehör, welches sich am schwersten erweist, so tief wie möglich und möglichst in der Mitte des Motorrads ausrichten.
Das Gepäck gut am Motorrad verzurren; nicht richtig befestigtes Gepäck kann die Fahrstabilität des Motorrads beeinträchtigen.
Keine sperrigen und schweren Gepäckstücke an der oberen Gabelbrücke oder am vorderen Kotflügel befestigen, da dies zu einem gefährlichen Stabilitätsverlust des Motorrads führen könnte.
Niemals Gegenstände in die Zwischenräume des Rahmens einfügen, da sie mit den beweglichen Teilen des Motorrads in Kontakt kommen könnten.
Überprüfen, dass die Reifen den auf Seite 102 angegebenen Druck aufweisen und sich in einem guten Zustand befinden.

Identifizierungsdaten

Jedes Ducati Motorrad ist mit zwei Kennnummern versehen; eine für den Rahmen (Abb. 1) und eine für den Motor (Abb. 2).

Rahmen-Nr.

Motor-Nr.

Hinweis

Diese Nummern kennzeichnen das jeweilige Motorradmodell und sind bei Ersatzteilbestellungen stets anzugeben.

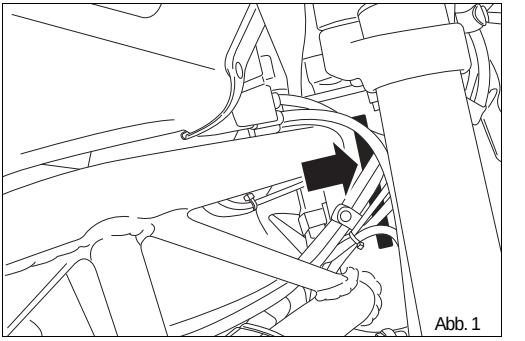


Abb. 1

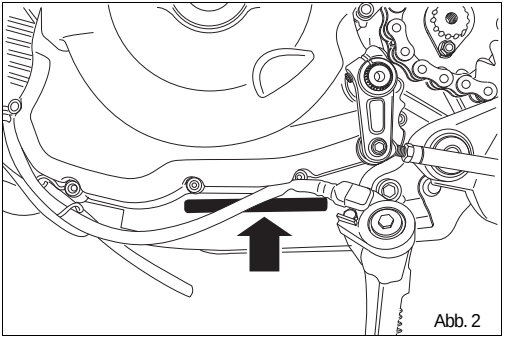


Abb. 2

Cockpit (Dashboard)

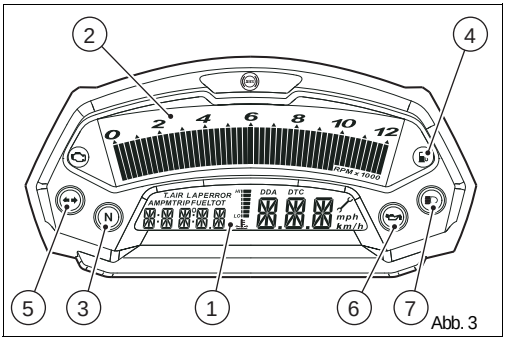


Abb. 3

Cockpit

1) LCD, (siehe Seite 14).

2) DREHZAHLMESSER (min^{-1})
Zeigt die Motordrehzahl pro Minute an.

3) LEERLAUFANZEIGE N (GRÜN).
Leuchtet auf, wenn sich das Getriebe im Leerlauf befindet.

4) RESERVEKONTROLLLEUCHTE (OCKER).
Ihr Aufleuchten zeigt an, dass der Tank sich in Reserve befindet und noch ca. 3,5 Liter Kraftstoff vorhanden sind.

5) BLINKERANZEIGE (GRÜN).
Die Anzeige des jeweils eingeschalteten Blinkers blinkt. Sollte eine Anzeige nicht funktionieren (z. B. Birne durchgebrannt), wird die fehlerhafte Funktion durch Blinken der Kontrollleuchte mit einer gegenüber der korrekten Funktion doppelten Frequenz angezeigt.

6) ÖLDRUCKANZEIGE (ROT).
Ihr Aufleuchten zeigt einen zu niedrigen Motoröldruck an. Sie muss aufleuchten, wenn der Zündschlüsselschalter auf ON gestellt wird, muss jedoch einige Sekunden nach dem Motorstart erlöschen.

Wichtig

Bleibt diese Kontrollleuchte (6) eingeschaltet, nicht losfahren, da es sonst zu schweren Motorschäden kommen kann.
Wenn der Motor überhitzt ist, kann die Kontrollleuchte kurz aufleuchten; bei Erhöhung der Motordrehzahl erlischt sie.

7) FERNLICHTANZEIGE (BLAU).
Leuchtet bei eingeschaltetem Fernlicht auf.

8) KONTROLLLEUCHTE „FAHRZEUG-/ MOTORDIAGNOSE - EOBD“ (OCKER).
Sie leuchtet bei Fehlfunktionen des Motors bzw. des Fahrzeugs auf; in einigen Fällen kann daraufhin der Motor blockieren.

D

9) DREHZAHLBEGRENZERANZEIGE - OVER REV.
Leuchtet bei Erreichen des ersten Grenzwertes (*) des Drehzahlbegrenzers permanent auf. Leuchtet bei Erreichen des Drehzahlbegrenzers blinkend auf.

10) ABS-KONTROLLLEUCHTE (ABS) (OCKER).

Motor ausgeschaltet / Geschwindigkeit unter 5 km/h		
Kontrollleuchte erloschen	**Kontrollleuchte blinkt**	**Kontrollleuchte leuchtet permanent**
-	ABS über die Menüfunktion „DISAB ABS" ausgeschaltet (**)	ABS freigeschaltet, funktioniert aber noch nicht
Motor eingeschaltet / Geschwindigkeit unter 5 km/h		
Kontrollleuchte erloschen	**Kontrollleuchte blinkt**	**Kontrollleuchte leuchtet permanent**
-	ABS über die Menüfunktion „DISAB ABS" ausgeschaltet	ABS freigeschaltet, funktioniert aber noch nicht
Motor eingeschaltet / Geschwindigkeit über 5 km/h		
Kontrollleuchte erloschen	**Kontrollleuchte blinkt**	**Kontrollleuchte leuchtet permanent**
ABS freigeschaltet, funktioniert	ABS über die Menüfunktion „DISAB ABS" ausgeschaltet	ABS deaktiviert und wegen eines Problems nicht funktionstüchtig.

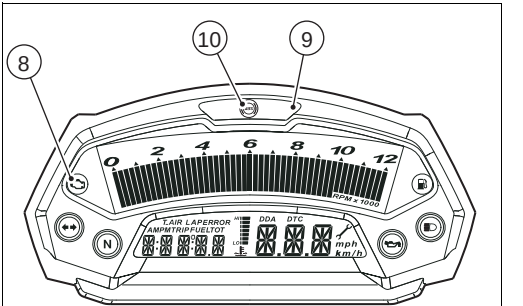


Abb. 4

(*) Jedes Motorsteuergerät kann dem jeweiligen Modell gemäß als auf ein unterschiedliches „Setting" der vor dem Auslösen des Drehzahlbegrenzers liegenden Schwellenwerte und des Drehzahlbegrenzers selbst kalibriert resultieren.
(**) Das ABS kann erst dann effektiv als außer Betrieb gesetzt betrachtet werden, wenn die Kontrollleuchte auch nach dem Motorstart weiterhin aufblinkt.

D

11) STEUERKNOPF
Taste zur Anzeige und Einstellung von Cockpitparametern mit zwei Positionen A „▲" und B „▼".
12) TASTE LICHTHUPE FLASH
Die normalerweise als Lichthupe verwendete Taste unterstützt ebenfalls die Funktionen LAP und USB-Datenlogger des Cockpits.

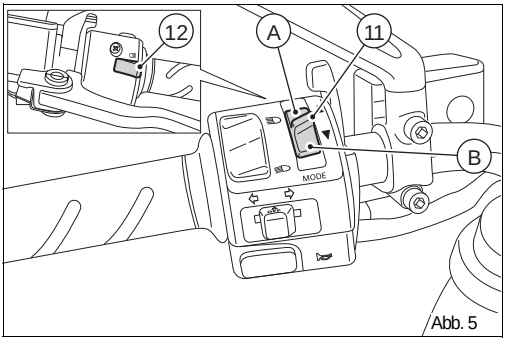


Abb. 5

LCD - Hauptfunktionen

Achtung

Eingriffe bzw. Regulierungen am Cockpit dürfen nur bei stehendem Motorrad vorgenommen werden. Niemals während der Fahrt am Cockpit hantieren!

1) TACHOMETER
Zeigt die Fahrgeschwindigkeit an.
2) KILOMETERZÄHLER
Zeigt die gesamte Fahrleistung an.
3) TAGESKILOMETERZÄHLER
Zeigt die seit der letzten Rückstellung gefahrene Strecke an (TRIP).
4) TRIP FUEL-KILOMETERZÄHLER
Zeigt die in Reserve gefahrene Strecke an.
5) UHR
6) LUFTTEMPERATURANZEIGE
7) CHRONOMETER FÜR RUNDENZEIT
8) MOTORDREHZAHLANZEIGE (RPM)
9) RUNDENZEIT (LAP)

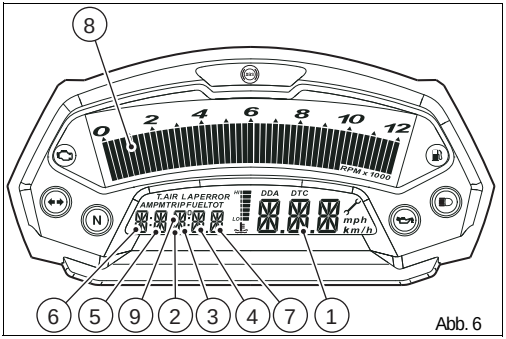


Abb. 6

D

10) INSPEKTIONSANZEIGE
Das Aufleuchten der Anzeige weist auf die Fälligkeit der regelmäßigen Inspektion hin.
Die Anzeige am Display erfolgt bis zum entsprechenden Reset während der Inspektion durch einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt.
11) LAP-FUNKTION
Zeigt die Einschaltung der LAP-Funktion an.
12) DDA-FUNKTION
Zeigt die Einschaltung des DDA-Datenloggers an.

Wichtig
Das Cockpit ist Teil der Diagnose des elektronischen Einspritz- und Zündsystems. Diese dem Fachpersonal vorbehaltenen Menüs dürfen aus keinerlei Gründen benutzt werden. Bei ungewolltem Öffnen dieses Menüs den Schlüssel in die Position OFF drehen und sich an eine Ducati Vertragswerkstatt wenden, um die erforderlichen Kontrollen durchführen zu lassen.

13) MOTORÖLTEMPERATURANZEIGE

Wichtig
Das Motorrad nicht benutzen, wenn die Temperatur den Höchstwert erreicht hat, da es sonst zu einem Motorschaden kommen kann.

14) TRAKTIONSKONTROLLE (DTC)
Zeigt die Einschaltung des DTC-Steuergeräts (Vorrüstung) an.

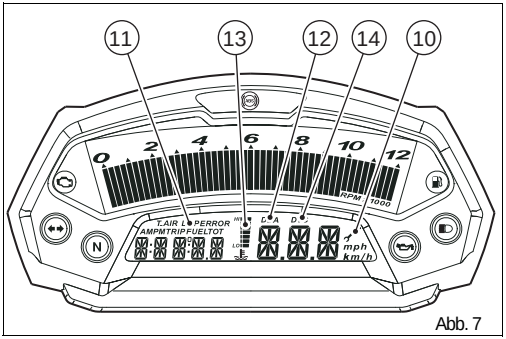


Abb. 7

LCD – Einstellung/Anzeige der Parameter

Beim Anlassen (Schlüssel von OFF auf ON) aktiviert das Cockpit 1 Sekunde lang nacheinander sämtliche LCD-Stellen und Anzeigen.

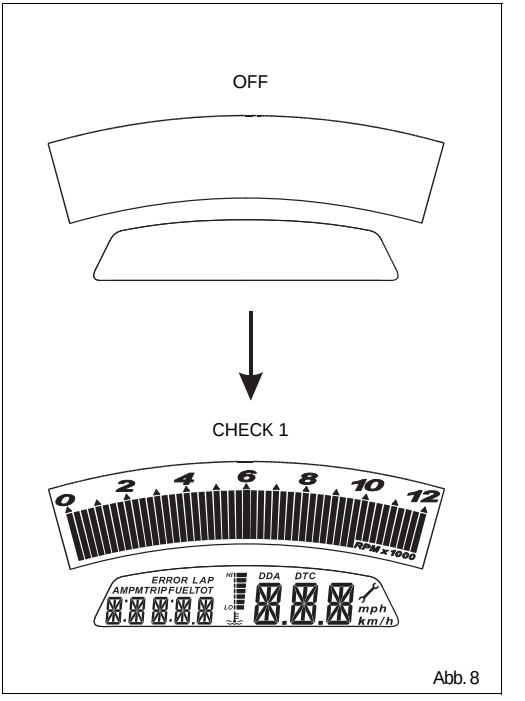


Abb. 8

Anschließend kehrt das Cockpit zur „normalen“ Anzeige zurück, wobei anstatt der Geschwindigkeit das Modell sowie 2 Sekunden lang ebenfalls die Version des Motorrads (EU, UK, USA, CDN, FRA, JAP) eingeblendet werden.
Beim Modell handelt es sich um eine einmalige „Laufanzeige“.

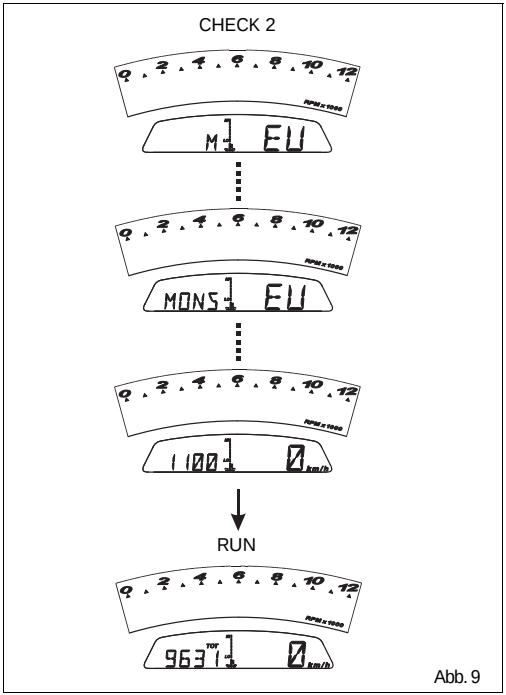


Abb. 9

Beim Key-on zeigt das Cockpit stets folgende Informationen an (und deaktiviert dabei die vorab aufgerufenen Funktionen):
KILOMETERZÄHLER
GESCHWINDIGKEIT
DREHZAHL-BARGRAPH
MOTORÖLTEMPERATUR-BARGRAPH

An dieser Stelle kann über die Taste (1, Abb. 10) in Position B „▼" in jedem Fall von der Funktion Kilometerzähler auf folgende Funktionen umgeschaltet werden:
TRIP
TRIP FUEL (sofern aktiv)
UHR
T-AIR
um anschließend wieder zur Funktion TOT zurückzukehren.

Wird die Taste (1, Abb. 10) dagegen in die Position A „▲" gedrückt, öffnet das System das MENÜ und zeigt folgende Funktionen sequentiell aufeinander folgend an:
ERROR (sofern aktiviert)
BATT
RPM
LIGHT SET
LAP (OFF oder ON)
LAP MEM
DDA (OFF oder ON)
ERASE DDA
DISAB ABS
EINSTELLUNG DER UHRZEIT
CODE (sofern aktiv)

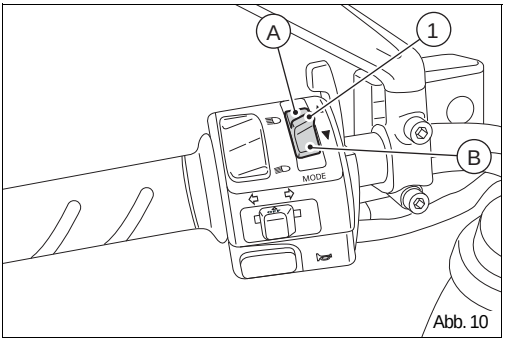


Abb. 10

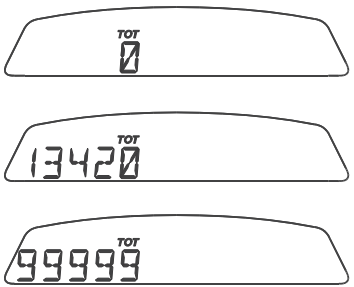
Wichtig

Dieses Menü ist nur bei einer Fahrzeuggeschwindigkeit unter 20 km/h aktiviert; sollte bei aufgerufenem MENÜ die Geschwindigkeit des Motorrads 20 km/h überschreiten, so schließt das Cockpit automatisch das Menü und ruft die ursprüngliche Anzeige wieder auf; es besteht allerdings jederzeit die Möglichkeit, das Menü durch 3 Sekunden langes Drücken der Taste (1, Abb. 10) in Position A „▲" zu verlassen.

Anzeige der insgesamt gefahrenen Strecke „Kilometerzähler“

Beim Key-on ruft das System automatisch diese Funktion ab. Die Daten sind permanent gespeichert und können nicht gelöscht werden.
Beim Überschreiten des Kilometerstands 99999 km (bzw. 99999 Meilen) bleibt die Angabe „99999“ permanent angezeigt.

Vers. EU, CND, FRA, JAP



Vers. UK, USA

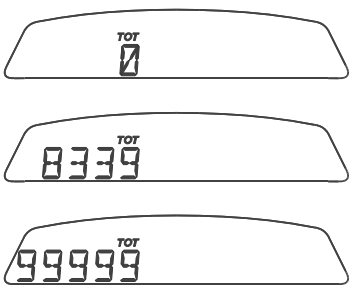


Abb. 11

D

Fahrgeschwindigkeitsanzeige

Diese Funktion ermöglicht die Anzeige der Fahrzeuggeschwindigkeit.
Das Cockpit erhält vom Steuergerät die Information der reellen Geschwindigkeit (in km/h berechnet) und zeigt die entsprechende um 8% erhöhte Date an.
Die Anzeige reicht bis zu einer Höchstgeschwindigkeit von 299 km/h (186 mph).
Über 299 km/h (186 mph) werden die Striche „- - -“ (nicht blinkend) angezeigt.

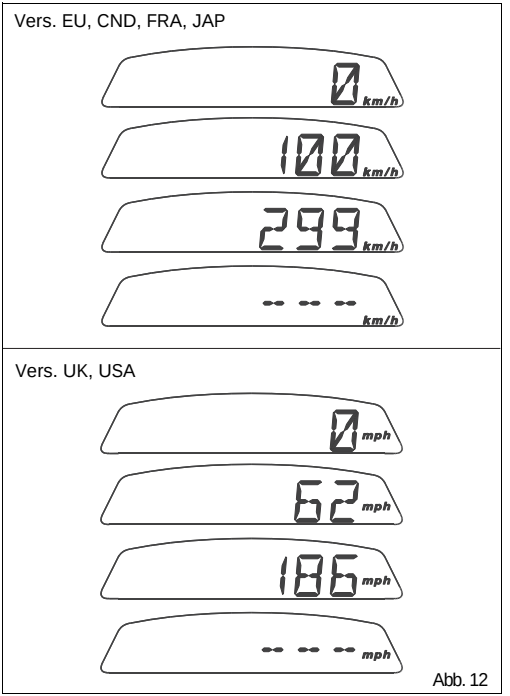
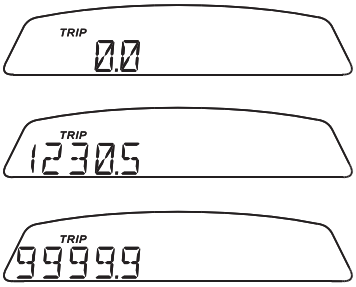


Abb. 12

Anzeige der Tagesfahrleistung „TRIP“

Befindet man sich in dieser Funktion und drückt die Taste (1, Abb. 10) 3 Sekunden lang in die Position B „▼”, wird die Zahl auf Null gesetzt.
Beim Überschreiten der Ziffer 999.9 wird die Streckenangabe gelöscht und die Zählung automatisch von Null wieder aufgenommen.

Vers. EU, CND, FRA, JAP



Vers. UK, USA

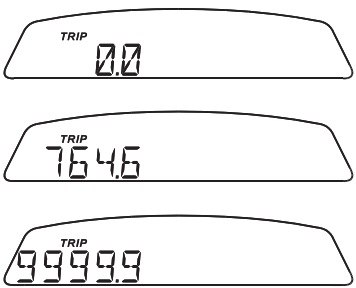


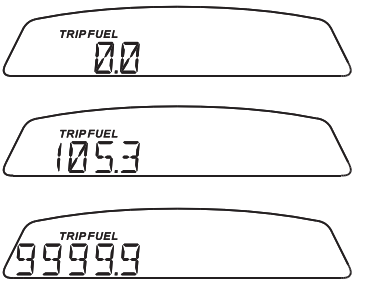
Abb. 13

D

Anzeige der in Reserve gefahrenen Strecke „TRIP FUEL”

Beim Aufleuchten der Reserveanzeige wird, unabhängig von der eingeblendeten Funktion, automatisch die „TRIP FUEL“ Anzeige aktiviert. Sollte der Reservezustand bestehen bleiben, wird die Angabe auch nach dem Key-off gespeichert.
Die Zählung bricht automatisch ab, sobald sich das Fahrzeug nicht mehr in Reserve befindet.
Beim Überschreiten der Ziffer 999.9 wird der Zähler automatisch gelöscht und die Zählung von Null wieder aufgenommen.

Vers. EU, CND, FRA, JAP



Vers. UK, USA

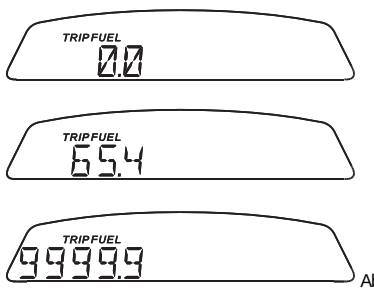


Abb. 14

Uhranzeige

Diese Funktion ermöglicht die Anzeige der Uhrzeit.
Die Uhrzeit wird immer in folgender Sequenz angezeigt:
AM von 0:00 bis 11:59 Uhr
PM von 12:00 bis 11:59 Uhr

Sollte es zu einer Unterbrechung der Batterieversorgung kommen (Batt-OFF), wird die Uhr bei erneuter Spannungsversorgung und beim nächsten Key-on rückgesetzt und beginnt automatisch wieder bei der Anzeige „0:00".

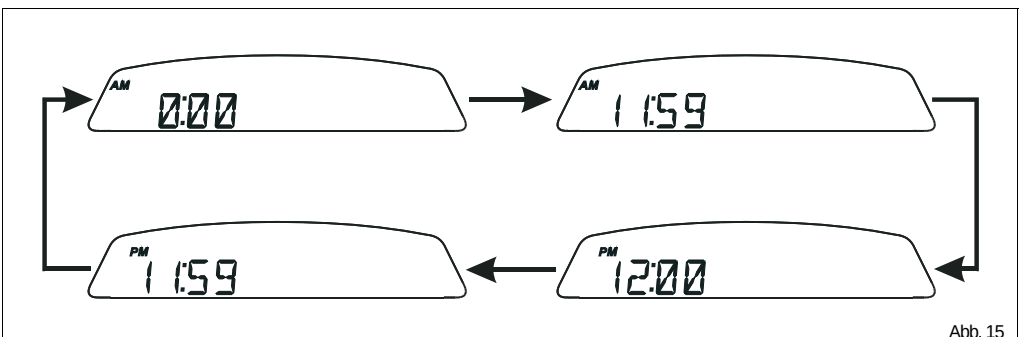


Abb. 15

Lufttemperaturanzeige

Zeigt die Außentemperatur an.
Grenzwerte der Anzeige: -39 °C÷ +124 °C
Sollte es zu einem FAULT (Fehler) des Sensors (-40°C, +125°C oder gelöst) kommen, werden die Striche „- - -" eingeblendet und die Kontrollleuchte der „Fahrzeug-/ Motordiagnose - EOBD" (8, Abb. 4) leuchtet auf.

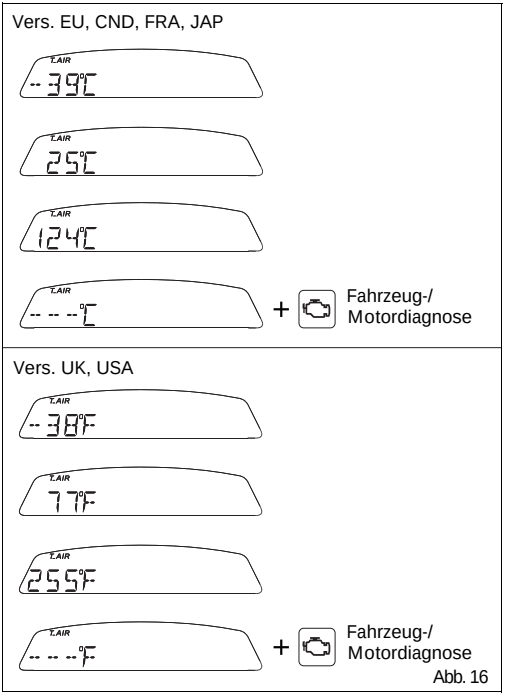


Abb. 16

D

Motoröltemperaturanzeige

Diese Funktion beschreibt die Funktionsweise der Motoröltemperaturanzeige.

Anzeigen:

- bei einem Wert zwischen -40 °C und +80 °C wird am Display die Angabe „ZUSTAND 2“ angezeigt;
- bei einem Wert zwischen +81 °C und +110 °C wird am Display die Angabe „ZUSTAND 3“ angezeigt;
- bei einem Wert zwischen +111 °C und +135 °C wird am Display die Angabe „ZUSTAND 4“ angezeigt;

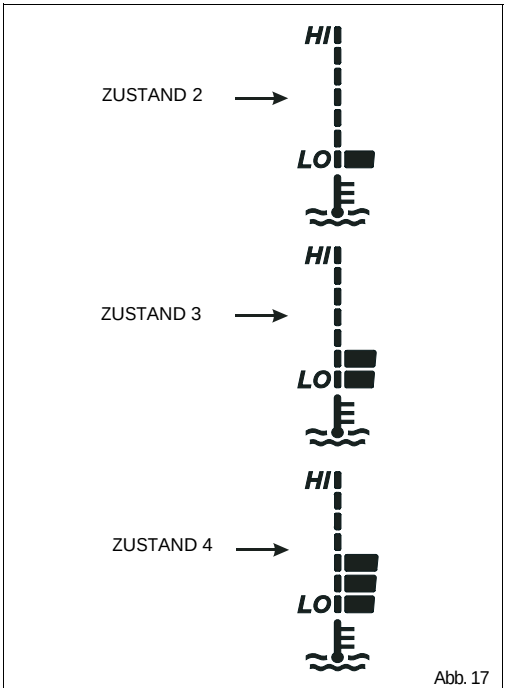


Abb. 17

D

- bei einem Wert zwischen +136 °C und +160 °C wird am Display die Angabe „ZUSTAND 5“ angezeigt;
- bei einem Wert zwischen +161 °C und +175 °C wird am Display die Angabe „ZUSTAND 6“ angezeigt;
- bei einem Wert zwischen +176 °C und +190 °C wird am Display die Angabe „ZUSTAND 7“ angezeigt;

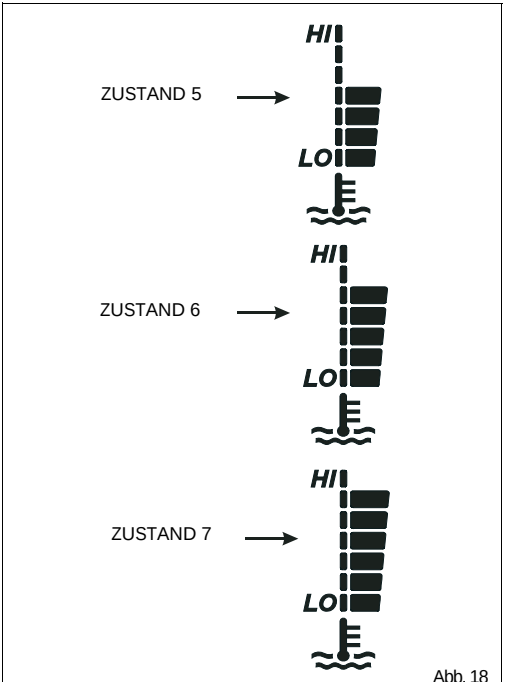


Abb. 18

- bei einem Wert zwischen +191 °C und +200 °C wird am Display die Angabe „ZUSTAND 8“ angezeigt;
- bei einem Wert von ≥ 201 °C wird am Display die Angabe „ZUSTAND 9“ mit blinkenden Balken angezeigt;

- im Fall eines FAULT des Sensors blinkt die Angabe „ZUSTAND 1” auf.

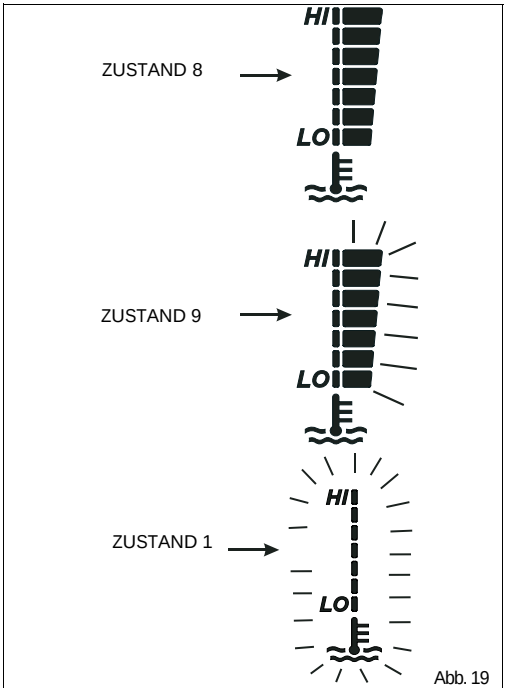


Abb. 19

Inspektionsanzeige

Weist auf die Erfordernis einer Instandhaltung (Inspektion) hin.
Das Aufleuchten der Anzeige ( ) weist auf die Fälligkeit der regelmäßigen Inspektion hin.
Am Display erscheint die Meldung der Inspektion bei folgenden Kilometerständen:
nach den ersten 1000 km des Kilometerzählers;
alle 12000 km des Kilometerzählers.
Die Information verbleibt bis zum Löschen durch eine autorisierte Stelle am Display.
Wird die Meldung angezeigt, wenden Sie sich bitte an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt.

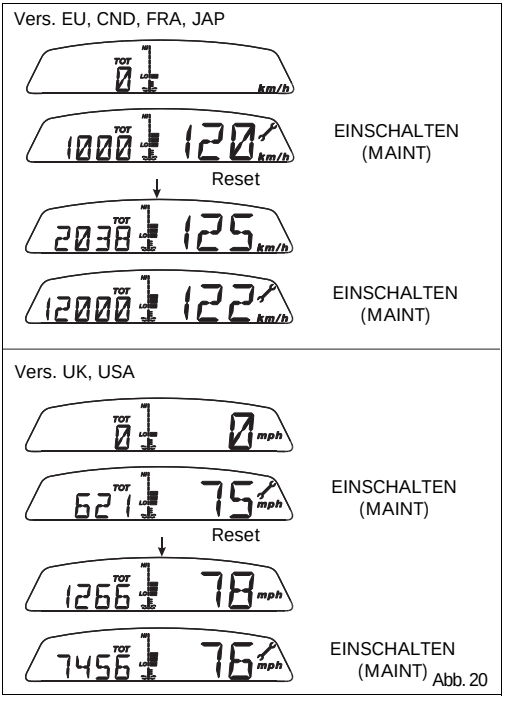


Abb. 20

D

Batteriespannungsanzeige (BATT)

Nachstehend werden die Funktionen der Batteriespannungsanzeige beschrieben.
Zur Anzeige der Funktion das Menü aufrufen und von hier die Seite „BATT“ öffnen.
Das Display zeigt den Wert der Batteriespannung folgendermaßen an:
liegt der Wert zwischen 12,1 und 14,9 Volt, erfolgt die Datenanzeige durchgehend;
liegt der Wert zwischen 10,0 und 12,0 Volt oder zwischen 15,0 und 16,0 Volt blinkt die Datenanzeige auf;

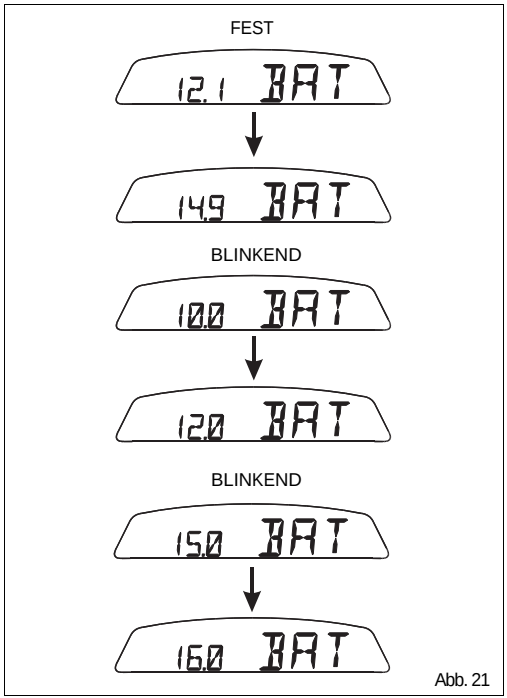


Abb. 21

D

entspricht der Wert 9,9 Volt oder liegt er darunter, blinkt die Angabe „LO“ und die Kontrollleuchte „Fahrzeug-/ Motordiagnose - EOBD“ (8, Abb. 4) leuchtet auf;
entspricht der Wert 16,1 Volt oder liegt er darüber, blinkt die Angabe „HI“ und die Kontrollleuchte „Fahrzeug-/ Motordiagnose - EOBD“ (8, Abb. 4) leuchtet auf.

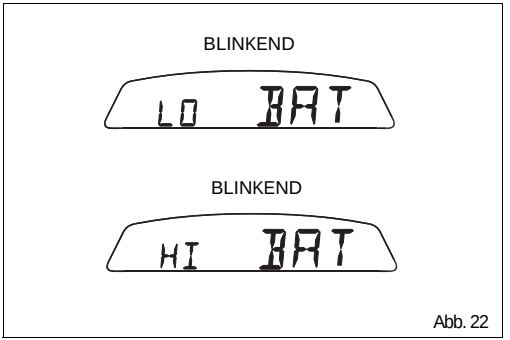


Abb. 22

Standgaseinstellung (RPM)

Zur Anzeige der Funktion das Menü abrufen und von hier die Seite „RPM“ eingehen.
Das Display zeigt außer der oberen Drehzahlskala ebenfalls die Motordrehzahl in numerischem Format, so dass eine genauere „Standgaseinstellung“ möglich ist.

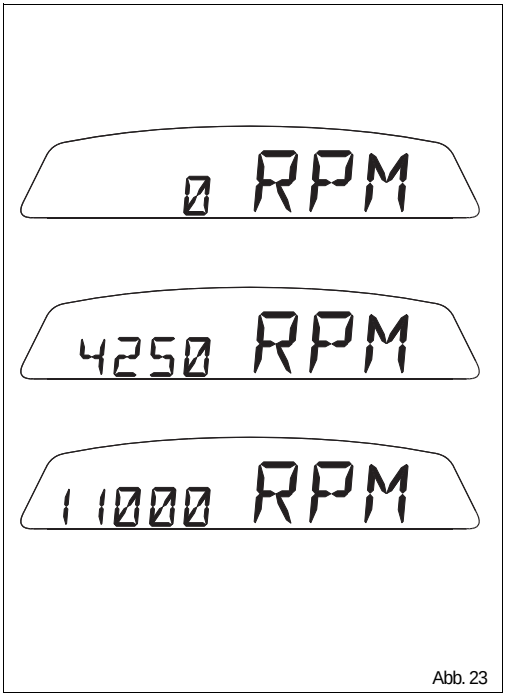


Abb. 23

Einstellung der Rückbeleuchtung

Zur Einstellung der Rückbeleuchtung das Menü aufrufen und von hier die Seite „LIGHT SET“ öffnen.

Befindet man sich in dieser Seite und drückt 3 Sekunden lang die Taste (1, Abb. 10) in die Position B „▼”, gelangt man in die entsprechende Einstellfunktion und es werden hintereinander folgende Seiten angezeigt:

- Seite 1 - „LIGHT MAX“ Einstellung:
Von dieser Seite mit der Rückbeleuchtung auf maximaler Leistung wird die Taste (1, Abb. 10) in die Position B „▼” gedrückt, gelangt man zur Seite 2.

- Seite 2 - „LIGHT MID“ Einstellung:
In dieser Seite wird die Rückbeleuchtung auf einen um circa 30% der maximalen Leuchtkraft reduzierten Wert gesetzt wird die Taste (1, Abb. 10) in die Position B „▼” gedrückt, gelangt man zur Seite 3.

- Seite 3 - „LIGHT MIN“ Einstellung:
In dieser Seite wird die Rückbeleuchtung auf einen um circa 70% der maximalen Leuchtkraft reduzierten Wert gesetzt wird die Taste (1, Abb. 10) in die Position B „▼”gedrückt, gelangt man zur Seite 1.

Wird innerhalb einer dieser drei Seiten 3 Sekunden lang die Taste (1, Abb. 10) in die Position B „▼” gedrückt, kehrt man wieder auf die Seite „LIGHT SET” zurück und speichert damit die gewählte Leuchtstärke der Rückbeleuchtung.

Bei einem Ausfall der Batterieversorgung wird nach dem erneuten Start (Key-On) hingegen die Rückbeleuchtung auf maximale Leistung gesetzt.

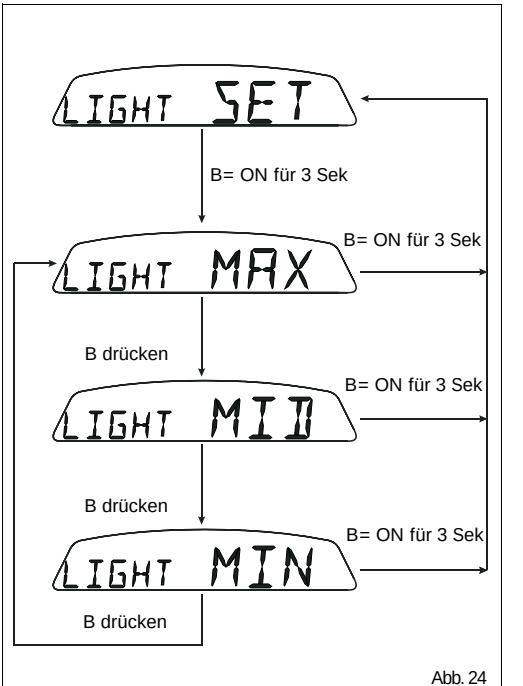


Abb. 24

D

Anzeige der Rundenzeit (LAP)

Für das Freischalten dieser Funktion müssen das Menü geöffnet und die Funktion „LAP" auf „On" gesetzt werden, dazu die Taste (1, Abb. 10) 3 Sekunden lang in die Position B „▼" drücken.
Der START und der STOP des Chronometers müssen über die Lichthupentaste FLASH (12, Abb. 5) gegeben werden, die sich an der linken Umschaltereinheit befindet.
Bei jedem Druck der Taste FLASH und aktivier LAP Funktion wird am Display 10 Sekunden lang die Rundenzeit und anschließend wieder die „normale" Anzeige eingeblendet.
Es können maximal 30 Rundenzeiten gespeichert werden.
Bei vollem Speicher wird beim Drücken der Taste FLASH keine Rundenzeit mehr gespeichert und am Display blinkt 3 Sekunden lang die Angabe „FULL" auf, bis die Zeiten gelöscht werden.

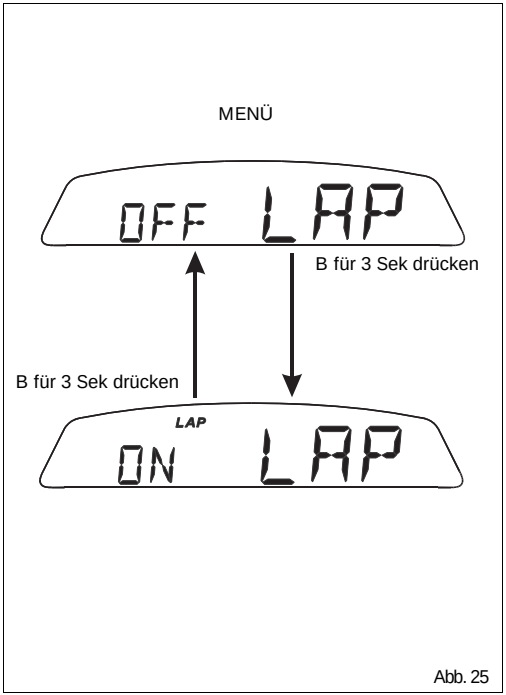


Abb. 25

D

Wird die LAP-Funktion über das Menü ausgeschaltet, wird die momentan gefahrene „Runde" nicht gespeichert.
Wird das Display bei aktivierter LAP Funktion plötzlich ausgeschaltet (Key-off), so erfolgt automatisch auch die Abschaltung der LAP Funktion (die gefahrene „Runde" wird selbst bei laufender Stoppuhr nicht gespeichert).
Sollte die Zeit nie „gestoppt" werden, beginnt der Chronometer bei Erreichen von 9 Minuten, 59 Sekunden und 99 Hundertsteln erneut bei 0 (Null) und die Zeitmessung beginnt erneut so lange, bis diese Funktion ausgeschaltet wird.
Wird die LAP Funktion dagegen aktiviert und ist der „Speicher" nicht gelöscht worden, da er weniger als 30 Rundenzeiten enthält (zum Beispiel: 18 Runden), speichert das Display die verbleibenden Runden bis zur „Auslastung" der Speicherkapazität (in unserem Beispiel können weitere 12 Rundenzeiten gespeichert werden).
In dieser Funktion ist eigentlich die reine Anzeige der Rundenzeiten vorgesehen, doch werden ebenfalls andere Daten für eine anschließende und vollständige Anzeige innerhalb der Lap Memory Funktion gespeichert.

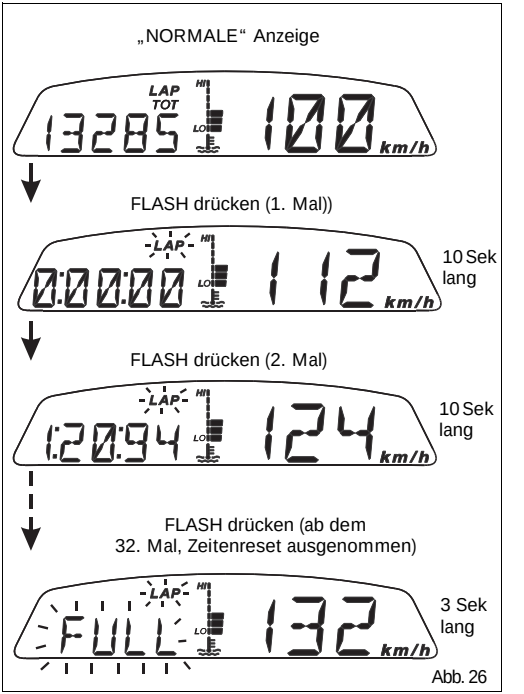


Abb. 26

Anzeige der gespeicherten Daten (LAP Memory)

Zeigt die mit der LAP-Funktion gespeicherten Daten an: Rundennummer und -zeit.
Zur Anzeige der gespeicherten Zeiten das Menü abrufen und von hier die Seite „LAP MEM“ eingehen.
Aus dieser Menüseite wird durch 3 Sekunden langes Drücken der Taste (1, Abb. 10) in die Position B „▼“ die Anzeige der „1. Runde“ aufgerufen. Am Display erscheinen die Nummer der Runde, die Rundenzeit sowie die in der betreffenden Runde erreichte Höchstdrehzahl.
Drückt man die Taste (1, Abb. 10) in die Position B „▼“, werden die 30 gespeicherten Zeiten so lange durchgescrollt, bis man wieder auf die „1. Runde“ gelangt.
Wird beim Anzeigen der gespeicherten Zeiten die Taste (1, Abb. 10) 3 Sekunden lang in die Position B „▼“ gedrückt, werden im Cockpit alle gespeicherten Zeiten gelöscht. In diesem Fall wird die ggf. eingeschaltete LAP Funktion automatisch ausgeschaltet.
Bei der während der LAP Funktion am Display angezeigten Geschwindigkeit handelt es sich um die gespeicherte Höchstgeschwindigkeit.
Durch Drücken der Taste (1, Abb. 10) auf Position A „▲“ wird die Anzeige der gespeicherten Zeiten beendet.
Ist kein Wert im Speicher abgelegt, so erscheinen die 30 Rundenzeiten mit folgender Anzeige der Stoppuhr „0.00.00“.
Hat der Motor auf der Runde den Begrenzer erreicht, leuchtet bei der Anzeige der gespeicherten Rundenzeiten die Kontrollleuchte „DREHZAHLBEGRENZER OVER REV.“ (9, Abb. 4).

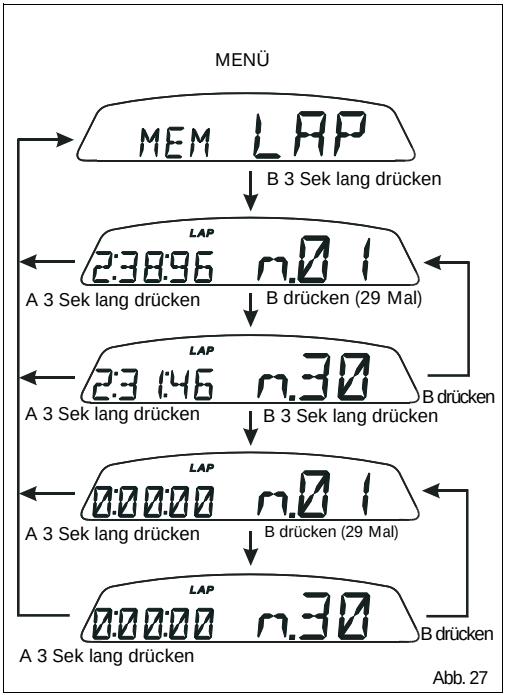


Abb. 27

D

DDA-Datenlogger

Mit dieser Funktion wird der DDA-Datenlogger (DDA= Ducati Data Analyzer) aktiviert: der Datenlogger ist an den Kabelbaum des Motorrads anzuschließen.
Für den Abruf des Datenloggers müssen das Menü geöffnet und die Funktion „DDA"-Datenlogger auf „On" gestellt werden, dazu die Taste (1, Abb. 10) 3 Sekunden lang in die Position B „▼" drücken.
Der START und der STOP für die Rundendifferenzierung während der Erfassung erfolgt durch Betätigen der Lichthupentaste FLASH (9, Abb. 4) an der linken Umschaltereinheit.
Sollte das Display bei aktivierter DDA Funktion ausgeschaltet werden (Key-off), wird die Funktion automatisch abgeschaltet.

Hinweis

Den Besitzern des Ducati Data Analyzer (DDA) steht ein Online-Service (http://dda.prosa.com) zur Verfügung. Dieser Service bietet Ihnen während des Einsatzes des DDA auf Ihrem PC die erforderliche Unterstützung, sowohl bezüglich der Device selbst, als auch was die Software zur Analyse der erfassten Daten anbelangt.

Achtung

Lösen Sie den DDA-Datenlogger nach Gebrauch wieder von der Hauptverkabelung.

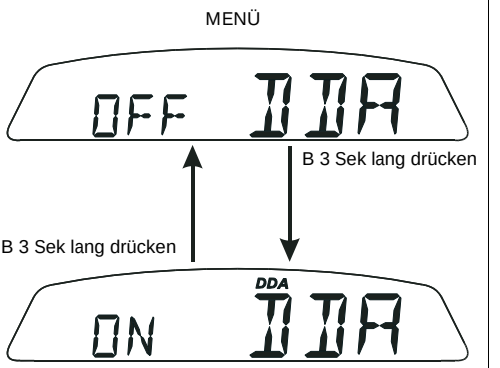


Abb. 28

D

Erase DDA

Über diese Funktion können die im DDA-Datenlogger abgelegten Daten gelöscht werden: der Datenlogger ist an den Kabelbaum des Motorrads anzuschließen.
Zum Löschen der Daten die Menüseite „Erase DDA“ abrufen.
Wird die Taste (1, Abb. 10) 3 Sekunden lang in die Position B „▼“ gedrückt und es erfolgt keine Datenerfassung durch den DDA-Datenlogger, wird am Display 10 Sekunden lang die Angabe „WAIT…“ angezeigt; nach diesen 10 Sekunden erscheint dann die Meldung „ERASE OK” für die Dauer von 3 Sekunden als Bestätigung, dass die Daten des DDA-Datenloggers gelöscht worden sind.
Wird dagegen die Taste (1, Abb. 10) 3 Sekunden lang in die Position B „▼“ gedrückt und der DDA-Datenlogger erfasst Daten, wird sein Speicherinhalt nicht gelöscht und im Cockpit wird 3 Sekunden lang die Angabe „FAIL“ angezeigt.

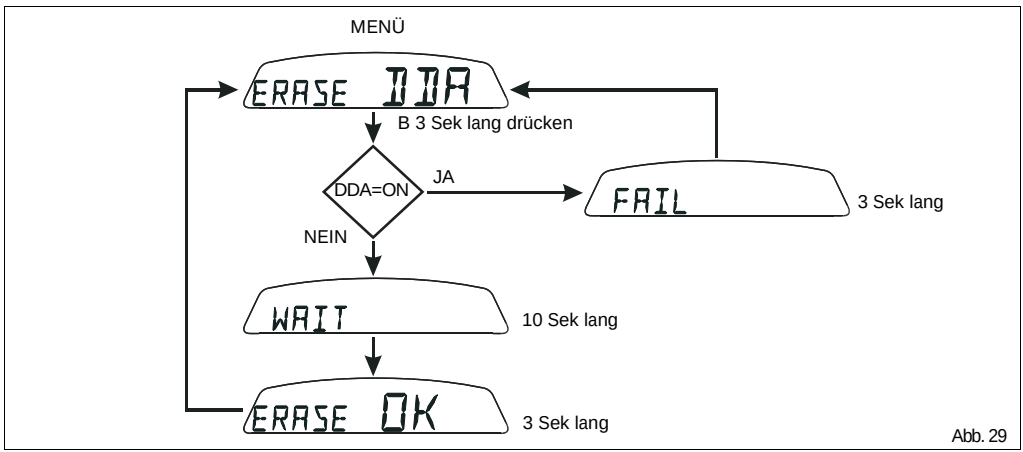


Abb. 29

D

Funktion - ABS Ausschaltung

Über diese Funktion kann das ABS-Steuergerät deaktiviert werden.

Achtung

Dieser Vorgang darf nur bei stillstehendem Fahrzeug durchgeführt werden (Schlüssel auf ON).

Für das Abschalten der ABS Steuerung muss das Menü auf der Seite „DISAB ABS“ geöffnet und die Taste (1, Abb. 10) 3 Sekunden lang in die Position B „▼“ gedrückt werden.
Nach 3 Sekunden meldet das Cockpit das Abschalten und die ABS-Kontrollleuchte blinkt (10, Abb. 4).
Von nun an ist das ABS-Steuergerät ausgeschaltet; sie wird beim nächsten Key-off / Key-on automatisch wieder eingeschaltet.

Beim folgenden Key-on meldet das Cockpit die effektive Funktion durch die ausgeschaltete ABS-Kontrollleuchte (10, Abb. 4).

Sollten Probleme am ABS-System auftreten, meldet das Cockpit die Fehlfunktion durch Dauerleuchten der Kontrollleuchte ABS (10, Abb. 5), Dauerleuchten der Kontrollleuchte EOBD (8, Abb. 4) und Fehlermeldung für ABS im Menü.

Wichtig

Diese Anzeige wird nur bei Geschwindigkeiten gleich oder über 10 km/h eingeschaltet; bei Geschwindigkeiten unter 10 km/h erfolgt keine Diagnose durch das ABS-Steuergerät.

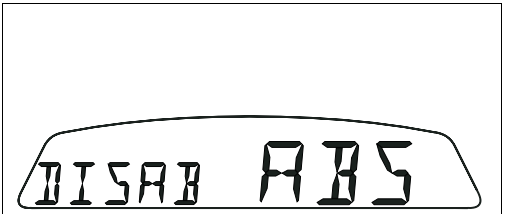


Abb. 30

Uhreinstellfunktion

Zur Uhreinstellung das Menü aufrufen und von hier die Seite „SET“ öffnen.

Uhreinstellung:

Befindet man sich auf dieser Seite und drückt die Taste (1, Abb. 10) 3 Sekunden lang in die Position B „▼“, erhält man Zugang zur Einstellfunktion. Beim Aufrufen dieser Funktion blinkt die Angabe „AM“, durch Drücken der Taste (1, Abb. 10) in die Position B „▼“ blinkt daraufhin die Angabe “PM“ auf. Beim Drücken der Taste (1, Abb. 10) in die Position B „▼“ kehrt man zum vorherigen Schritt zurück (die Uhrzeit 00:00 wird beim Übergang von „AM“ auf „PM“ mit 12:00 angegeben).

Drückt man die Taste (1, Abb. 10) in die Position A „▲“, gelangt man in die Einstellfunktion der Stunden, die in diesem Fall aufblinken. Mit jeder Betätigung in die Position B „▼“ rückt die Zählung in Schritten von jeweils 1 Stunde weiter; bei längerem Drücken in die Position B „▼“ rückt die Zählung dagegen um je 1 Stunde pro Sekunde weiter (in diesem Fall blinken die Stunden bei längerem Drücken der Taste nicht).

Drückt man die Taste (1, Abb. 10) in die Position A „▲“, gelangt man in die Einstellfunktion der Minuten, die in diesem Fall aufblinken. Auf jedes Drücken dieser Taste in die Position B „▼“ rückt die Zählung in Schritten von jeweils 1 Minute weiter; bei längerem Drücken in die Position B „▼” rückt die Zählung um je 1 Minute pro Sekunde weiter. Wird die Taste länger als 5 Sekunden in der Position B „▼“ gedrückt gehalten, kommt es zu einer schneller durchlaufenden Anzeige, d.h. 1 Einheit pro 100 ms (wird die Taste länger anhaltend in die Position B „▼“ gedrückt, blinken die Sekunden nicht auf).

Drückt man die Taste in die Position A „▲“, wird die Einstellfunktion geschlossen und erneut die eingestellte Uhrzeit angezeigt.

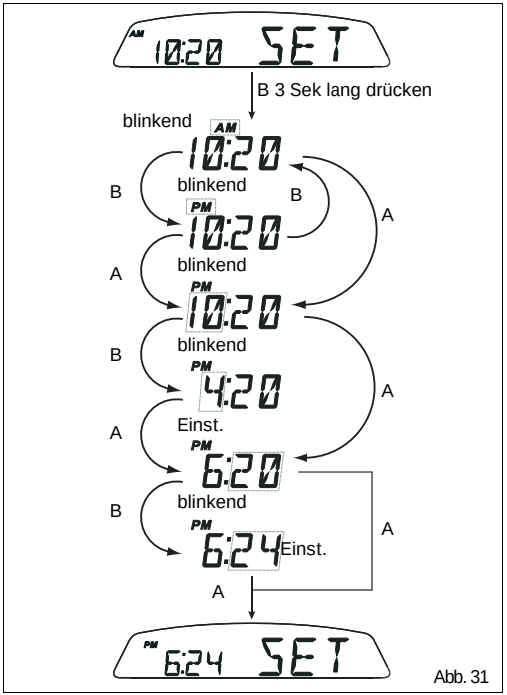


Abb. 31

D

Cockpitdiagnose

Wichtig

Das Cockpit führt die Systemdiagnose 60 Sekunden nach dem letzten Abschalten der Zündung durch.

Diese Funktion gestattet die Anzeige und Diagnose von Motorradstörungen und wenn möglich, den Austausch der als fehlerhaft erkannten Komponenten.

Zur Anzeige der Funktion das Menü aufrufen und von hier die Seite „Error“ öffnen.

Dieses Menü ist nur bei Vorliegen von mindestens einem Fehler aktiviert, diese Seite wird sonst NICHT eingeblendet. Liegen mehrere Fehler vor, werden diese im Rollmodus alle 3 Sekunden angezeigt.
Mit dem Ducati Diagnostic System ist auf jeden Fall eine genauere Diagnose möglich.

Achtung

Bei Fehleranzeige muss man sich immer an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.

KONTROLLLEUCHTE	FEHLERMELDUNG		FEHLER
	TPS	01	Potentiometer Drosselklappe Kurzschluss Gleich- oder Wechselspannung
	TPS	01	Potentiometer Drosselklappe Kurzschluss GND
	PRESS	02	Drucksensor Kurzschluss Gleichspannung
	PRESS	02	Drucksensor Kurzschluss GND oder Wechselspannung
	OIL	03	Ölsensor NTC Kurzschluss Gleich- oder Wechselspannung
	OIL	03	Ölsensor NTC Kurzschluss GND

KONTROLLLEUCHTE	FEHLERMELDUNG		FEHLER
	T AIR	04	Lufttemperatursensor Kurzschluss GND oder Wechselspannung
	T AIR	04	Lufttemperatursensor Kurzschluss Gleichspannung
	BATT	05	Batteriespannung Stand LOW
	BATT	05	Batteriespannung Stand HIGH
	TILT	06	Lambdasonde (Abweichung)
	TILT	06	Heizelement Lambdasonde Kurzschluss Gleichspannung
	TILT	06	Heizelement Lambdasonde Kurzschluss GND oder Wechselspannung
	FUEL	07	Sensor NTC Kraftstoffreserve Kurzschluss Gleich- oder Wechselspannung
	FUEL	07	Sensor NTC Kraftstoffreserve Kurzschluss GND
	COIL	09	Senkrechte Spule (2) Kurzschluss Gleichspannung

KONTROLLLEUCHTE	FEHLERMELDUNG		FEHLER
	COIL	09	Senkrechte Spule (2) Kurzschluss GND oder Wechselspannung
	COIL	09	Waagrechte Spule (1) Kurzschluss Gleichspannung
	COIL	09	Waagrechte Spule (1) Kurzschluss GND oder Wechselspannung
	INJE	10	Senkrechte Einspritzdüse (2) Kurzschluss Gleichspannung
	INJE	10	Senkrechte Einspritzdüse (2) Kurzschluss GND oder Wechselspannung
	INJE	10	Waagrechte Einspritzdüse (1) Kurzschluss Gleichspannung
	INJE	10	Waagrechte Einspritzdüse (1) Kurzschluss GND oder Wechselspannung
	START	12	Anlassfernschalter Kurzschluss Gleichspannung
	START	12	Anlassfernschalter Kurzschluss GND oder Wechselspannung

KONTROLLLEUCHTE	FEHLERMELDUNG		FEHLER
	R INJ	13	Einspritzrelais Wechselspannung
	ECU	16	ECU (allg. Fehler)
	PKUP	17	Pick-Up-Sensor
	SPEED	18	Geschwindigkeitssensor
	IMMO	19	Immobilizer (fehlender Schlüssel)
	IMMO	19	Immobilizer (Antenne nicht angeschlossen)
	IMMO	19	Immobilizer (unbekannter Schlüssel)
	CAN	20	CAN-Leitung
	LIGHT	21	Lichtrelais
	ABS	22	ABS-Steuergerät im Fehlerzustand

Funktion - „intelligente" Scheinwerferausschaltung

Diese Funktion ermöglicht eine Reduzierung des Batterieverbrauchs, da sie den Scheinwerfer automatisch abschaltet. Sie wird in 3 Fällen aktiviert:

- im 1. Fall, wenn der Zündschlüsselschalter von OFF auf ON gedreht wird und innerhalb von 60 Sekunden kein Motorstart erfolgt, wird der Scheinwerfer ausgeschaltet und erst beim nächsten Motorstart wieder eingeschaltet.
- im 2. Fall, nach dem normalen Einsatz des Motorrads mit eingeschaltetem Scheinwerfer, wenn der Motor durch Betätigen der RUN-STOP -Taste an der rechten Umschaltereinheit abgestellt wird.
  In diesem Fall wird der Scheinwerfer 60 Sekunden nach dem Abschalten des Motors ausgeschaltet und erst beim nächsten Motorstart wieder eingeschaltet.
- im 3. Fall wird der Scheinwerfer, sobald der Motor gestartet wird, aus- und wieder eingeschaltet.

Funktion „intelligente" Scheinwerfereinschaltung

Diese Funktion gestattet die „programmierte" Einschaltung des Scheinwerfers bei abgestelltem Motor (Key-off).
Das Cockpit bleibt nach dem Key-off noch 60 Sekunden lang aktiviert, so dass der Scheinwerfer durch Drücken der Taste (1, Abb. 10) in die Position A „▲" oder B „▼" eingeschaltet werden kann.
Während dieser 60 Sekunden gibt das Cockpit bei jedem Drücken der Taste (1, Abb. 10) in die Position A „▲" oder B „▼" die Einschaltmöglichkeit des Scheinwerfers für die Dauer von 30 Sekunden frei; bei jedem Druck wird die Einschaltzeit bis zu maximal 6 Betätigungen aufgerechnet (die maximale Zeit beträgt 180 Sekunden).
Nach dem ersten Drücken der Taste (1, Abb. 10) in die Position A „▲" oder B „▼" erfolgt der START der 30 Sekunden mit entsprechender Einschaltung des Scheinwerfers; die Einschaltzeit kann nur dann summiert werden, wenn der zweite Druck innerhalb dieser 30 Sekunden erfolgt. Sind die 30 Sekunden Einschaltzeit des Scheinwerfers dagegen verstrichen, können keine weiteren 30 Sekunden „ergänzt" werden, so dass der Scheinwerfer vom Cockpit abgeschaltet wird.
Zur Wiederherstellung dieser Funktion ist mindestens eine Umschaltung „Key-on/Key-off" erforderlich.
Sollte zu einem beliebigen Zeitpunkt während der Aktivierung dieser Funktion die Batteriespannung plötzlich ausfallen, deaktiviert das Cockpit die Funktion beim abermaligen Zuschalten der Spannungsversorgung (das Cockpit bleibt also 60 Sekunden lang nicht aktiviert).

Das Immobilizer-System (Wegfahrsperre)

Um das Motorrad wirkungsvoller gegen Diebstahl zu schützen, wurde es mit einem elektronischen Sicherheitssystem (WEGFAHRSPERRE) ausgestattet, das den Motor automatisch blockiert, wenn der Zündschlüssel auf Off gedreht wird.
In jedem Schlüssel befindet sich ein elektronischer Chip, der beim Anlassen das von einer im Zündschalter eingebauten Spezialantenne abgegebene Signal moduliert. Das modulierte Signal entspricht einem „Losungswort", das bei jedem Zündvorgang unterschiedlich ausfällt und anhand dessen das Steuergerät den Schlüssel erkennt. Nur unter dieser Bedingung kann der Motor gestartet werden.

Schlüssel (Abb. 32)

Folgende Schlüssel werden mit dem Motorrad ausgehändigt:
- 2 Schlüssel B (SCHWARZ).

Sie enthalten den „Code der Wegfahrsperre".

Hinweis

Ihr Ducati Vertragshändler könnte Sie womöglich auffordern, die Code Card zum Durchführen bestimmter Operationen auszuhändigen.

Bei den schwarzen Schlüsseln (B) handelt es sich um normale Schlüssel. Sie dienen:
- als Zündschlüssel,
- dem Öffnen des Kraftstofftanks,
- dem Öffnen des Sitzbankschlosses.

Hinweis

Gemeinsam mit den beiden Schlüsseln wird auch ein Anhänger (1) ausgehändigt, auf dem die Kennnummer dieser Schlüssel angegeben wird.

Achtung

Sie sollten immer nur einen der beiden schwarzen Schlüssel für die Benutzung des Motorrads verwenden.

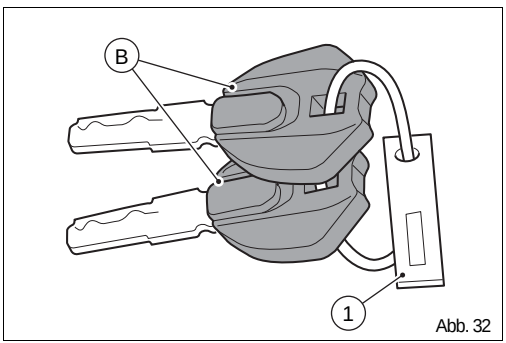


Abb. 32

Code Card

Gemeinsam mit den Schlüsseln wird auch eine CODE CARD (Abb. 33) ausgehändigt, auf welcher der elektronische Code (A, Abb. 34) angegeben wird, der im Fall einer Motorsperre und daher einer mangelnden Zündung nach einem KEY-ON verwendet werden kann.

Achtung

Die CODE CARD muss an einem sicheren Ort aufbewahrt werden. Der Fahrer sollte den auf der CODE CARD angegeben elektronischen Code immer mit sich führen, falls eine Motorfreigabe anhand des nachstehenden Verfahrens erforderlich sein sollte. Bei Problemen am Immobilizersystem hat der Fahrer dann die Möglichkeit, die durch das Aufleuchten der ockerfarbenen Kontrollleuchte „Fahrzeug-/Motordiagnose - EOBD“ (8, Abb. 3) angezeigte „Motorsperre“ aufzuheben.
Dieses Verfahren kann jedoch nur mittels Eingabe des auf der Code Card angegebenen elektronischen Codes (electronic code) durchgeführt werden.

Achtung

Die Code Card wird vom Vertragshändler zur Neuprogrammierung oder zum Austausch eines Schlüssels angefordert.

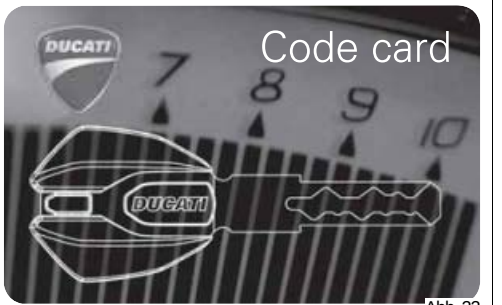
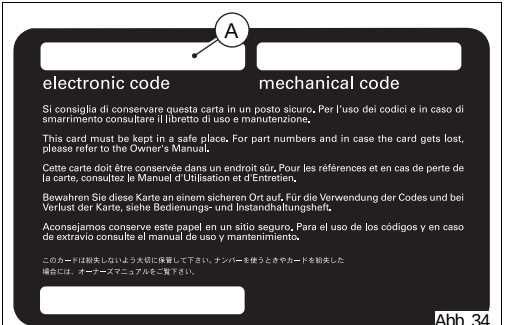


Abb. 33


A
electronic code
mechanical code
Si consiglia di conservare questa carta in un posto sicuro. Per l'uso dei codici e in caso di smarrimento consultare il libretto di uso e manutenzione.
This card must be kept in a safe place. For part numbers and in case the card gets lost, please refer to the Owner's Manual.
Cette carte doit être conservée dans un endroit sûr. Pour les références et en cas de perte de la carte, consultez le Manuel d'Utilisation et d'Entretien.
Bewahren Sie diese Karte an einem sicheren Ort auf. Für die Verwendung der Codes und bei Verlust der Karte, siehe Bedienungs- und Instandhaltungsheft.
Aconsejamos conserve este papel en un sitio seguro. Para el uso de los códigos y en caso de extravío consulte el manual de uso y mantenimiento.
このカードは紛失しないよう大切に保管して下さい。ナンバーを使うときやカードを紛失した場合には、オーナーズマニュアルをご覧下さい。
Abb. 34

D

Freigabeverfahren des Immobilizers (Wegfahrsperre)

Sollte es zum Auslösen der „Immobilizer-SPERRE“ gekommen sein, kann das „Immobilizer-Freigabe”-Verfahren über das Cockpit durchgeführt werden. Dazu muss man in die entsprechende Funktion treten und wie folgt verfahren:
Das Menü auf der Seite „CODE“ öffnen.

Hinweis

Dieses Menü darf nur bei Vorliegen von mindestens einem Fehler der Wegfahrsperre aktiviert sein.

Auf dieser Menüseite wird als der Ausgangscode „00000“ angezeigt; drückt man nun die Taste (1, Abb. 10) 3 Sekunden lang in die Position B „▼“, wird das Verfahren zur Eingabe des auf der Code Card enthaltenen Elektronikcodes aufgerufen.

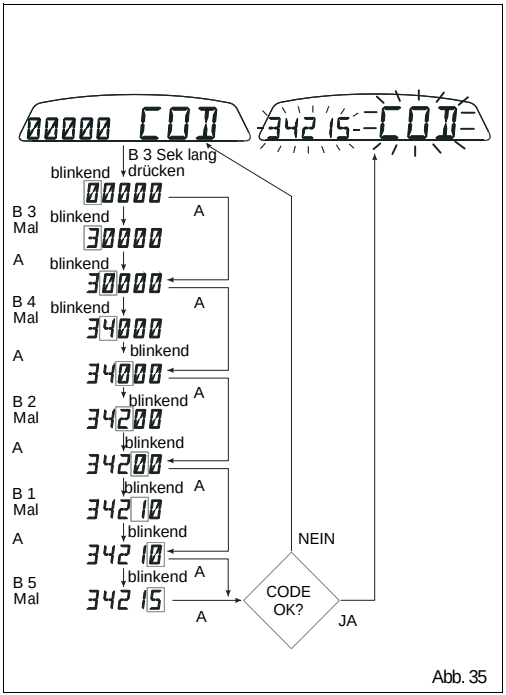


Abb. 35

Codeeingabe:
Nach Abrufen dieser Funktion blinkt die erste Stelle links.
Taste (1, Abb. 10):
bei jeder Betätigung auf Position B „▼“ läuft die Zählung um 1 Ziffer pro Sekunde fort;
durch Drücken auf Position A „▲“ geht man zur Einstellung der zweiten Ziffer über, die nun blinkt. Bei jeder Betätigung auf Position B „▼“ läuft die Zählung um 1 Ziffer pro Sekunde fort;
durch Drücken auf Position A „▲“ geht man zur Einstellung der dritten Ziffer über, die nun blinkt. Bei jeder Betätigung auf Position B „▼“ läuft die Zählung um 1 Ziffer pro Sekunde fort;
durch Drücken auf Position A „▲“ geht man zur Einstellung der vierten Ziffer über, die nun blinkt. Bei jeder Betätigung auf Position B „▼“ läuft die Zählung um 1 Ziffer pro Sekunde fort;
durch Drücken auf Position A „▲“ geht man zur Einstellung der fünften Ziffer über, die nun blinkt. Bei jeder Betätigung auf Position B „▼“ läuft die Zählung um 1 Ziffer pro Sekunde fort;
durch Drücken auf Position A „▲“ wird der Code übernommen.

Ist der Code nun richtig eingegeben worden, blinken die Angabe COD sowie der eingegebene Code gleichzeitig für die Dauer von 4 Sekunden; die Kontrollleuchte „Fahrzeug-/ Motordiagnose - EOBD“ (8, Abb. 4) erlischt, das Cockpit beendet dann automatisch das Menü und gestattet das „vorübergehende“ Anlassen des Fahrzeugs.
Verbleibt der Fehler dagegen am Cockpit, wird beim nächsten Einschalten der Zündung der Motor weiterhin gesperrt sein.
Wurde der Code dagegen nicht korrekt eingegeben, kehrt das Cockpit automatisch in das Menü „Code” zurück und zeigt den Code „00000“ an.

Funktionsweise

Jedes Mal, wenn der Zündschlüssel von ON auf OFF gedreht wird, sorgt das Schutzsystem für die Aktivierung der Motorsperre. Beim Anlassen des Motors bzw. Drehen des Schlüssels von OFF auf ON können sich folgende Situationen ergeben:

1) wird der Code erkannt, deaktiviert das Schutzsystem die Motorsperre. Auf das Drücken der START-Taste (2, Abb. 42) hin, springt der Motor an.

2) Sollte die Kontrollleuchte „Fahrzeug-/Motordiagnose-EOBD“ (8, Abb. 4) aufleuchten und nach dem Drücken der Taste (1, Abb. 10) in die Position B „▼“ die Seite mit der Angabe „Error „ angezeigt werden, ist der Code nicht erkannt worden. In diesem Fall wird empfohlen, den Schlüssel in die Position OFF und dann wieder auf ON zu drehen. Sollte der Motor weiterhin blockiert bleiben, sollten Sie es nochmals mit dem anderen, mitgelieferten schwarzen Schlüssel versuchen. Springt der Motor immer noch nicht an, setzen Sie sich bitte mit dem DUCATI Kundendienst in Verbindung.

Achtung

Starke Stöße können den elektronischen Chip im Schlüssel beschädigen.

Bei diesem Verfahren immer den gleichen Schlüssel verwenden. Der Einsatz verschiedener Schlüssel kann das System daran hindern, den eingesteckten Schlüssel zu erkennen.

Ersatzschlüssel

Sollte der Kunde zusätzliche Schlüssel benötigen, kann er sich an den DUCATI-Kundendienst wenden und muss diesem dann alle noch in seinem Besitz befindlichen Schlüssel und die CODE CARD vorlegen.

Der Ducati Kundendienst wird alle neuen und die noch vorhandenen Schlüssel abspeichern.

Der Kunde kann auch dazu aufgefordert werden, sich als Inhaber des Motorrads auszuweisen.

Die Codenummern der zur Speicherung nicht vorgelegten Schlüssel werden aus dem Speicher gelöscht; dadurch wird gewährleistet, dass die eventuell verloren gegangenen Schlüssel nicht mehr zum Anlassen des Motors verwendet werden können.

Hinweis

Bei Übergabe des Motorrads an einen anderen Besitzer müssen diesem alle Schlüssel und die CODE CARD ausgehändigt werden.

Bedienelemente

Achtung
In diesem Kapitel werden die Anordnung und die Funktion der zum Betrieb des Motorrads erforderlichen Bedienelemente erläutert. Vor der Betätigung der Bedienelemente die folgende Beschreibung aufmerksam durchlesen.

Anordnung der Bedienelemente des Motorrads (Abb. 36)

1) Cockpit
2) Zündschlüsselschalter und Lenkersperre
3) Linker Umschalter
4) Kupplungssteuerhebel
5) Rechter Umschalter
6) Gasdrehgriff
7) Vorderradbremshebel
8) Schaltpedal
9) Hinterradbremspedal

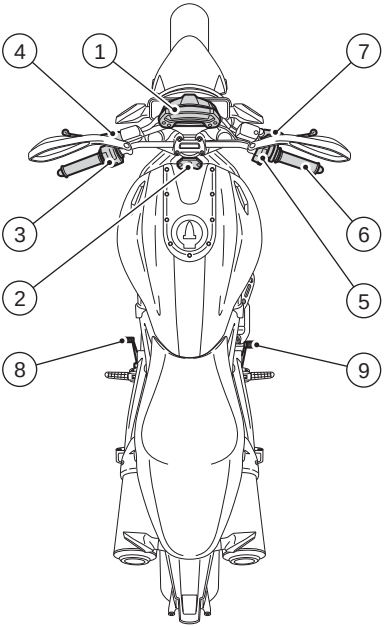


Abb. 36

Zündschlüsselschalter und Lenkersperre

Der Zündschalter ist vor dem Tank angebracht und hat vier Stellungen:

A) ○ : Funktion von Lichtern und Motor befähigt;
B) ⊠ : Funktion von Lichtern und Motor ausgeschaltet;
C) 🔒 : Lenker blockiert;
D) ⋐ : Standlicht und Lenkersperre.

Hinweis

Um den Schlüssel in die beiden letztgenannten Positionen zu bringen, ihn eindrücken und dann drehen. In den Positionen (B), (C) und (D) kann der Schlüssel abgezogen werden.

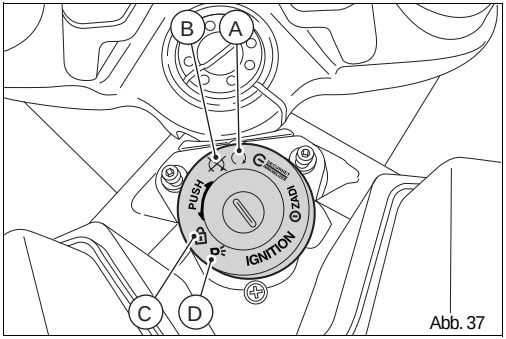


Abb. 37

Linker Umschalter

1) Abblendschalter mit zwei Positionen:
Position = Abblendlicht eingeschaltet;
Position = Fernlicht eingeschaltet.

2) Taste = Blinkerschalter mit drei Positionen:
mittlere Position = ausgeschaltet;
Position = Abbiegen nach links;
Position = Abbiegen nach rechts.
Durch Drücken des in Mittelposition zurückgeführten Schalthebels wird der Blinker ausgeschaltet.

3) Taste = Hupe

4) Taste = Lichthupe.

5) Cockpit-Steuertaste mit 2 Stellungen:
Position „▲“;
Position „▼“.

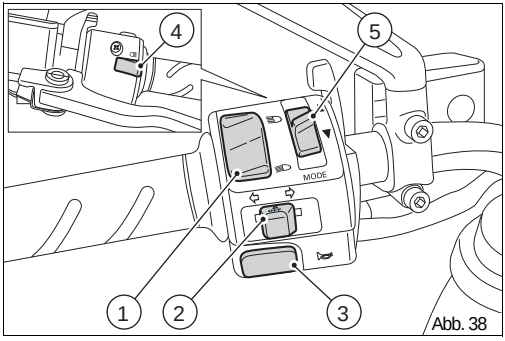


Abb. 38

Kupplungssteuerhebel

Dieser Hebel (1) ist für das Auskuppeln zuständig. Er ist mit einem Regulierknopf (2) ausgestattet, über den die Distanz zwischen diesem Hebel und dem Lenkergriff eingestellt werden kann. Zur Einstellung wird der Schalthebel (1) vollkommen ausgezogen und der Knauf (2) in eine der vier vorgesehenen Positionen gedreht.
Bitte beachten Sie:
Die Position 1 entspricht dem maximalen Abstand zwischen Hebel und Griff, während die Position 4 dem minimalen Abstand entspricht.
Durch Betätigung des Kupplungshebels (1) wird die Kraftübertragung vom Motor zum Getriebe und damit zum Antriebsrad unterbrochen. Die Anwendung dieses Hebels ist in allen Fahrsituationen des Motorrads von ausschlaggebender Bedeutung, besonders aber beim Anfahren.

Achtung

Die Regulierung des Kupplungshebels muss bei stehendem Motorrad erfolgen.

Wichtig

Die korrekte Verwendung des Kupplungshebels verlängert die Lebensdauer des Motors und schützt die Antriebselemente vor Schäden.

Hinweis

Bei ausgeklapptem Seitenständer kann der Motor gestartet werden, wenn sich das Getriebe im Leerlauf befindet. Bei eingelegtem Gang ist der Anlass möglich, wenn der Kupplungshebel gezogen wird (dabei muss der Seitenständer jedoch hochgeklappt sein).

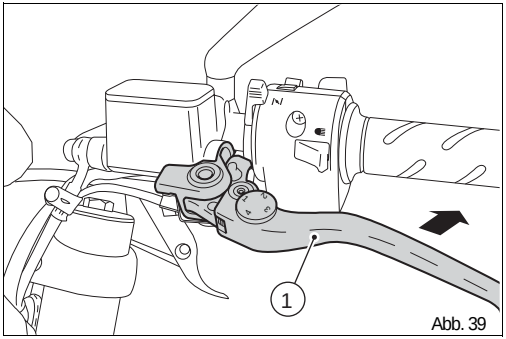


Abb. 39

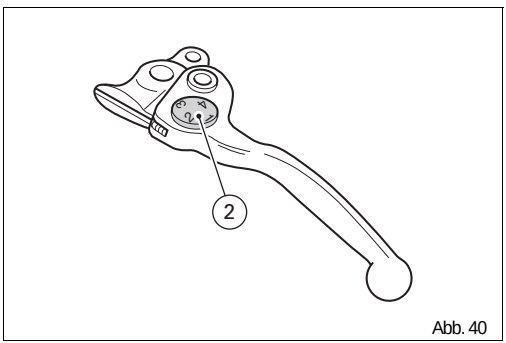


Abb. 40

D

Starterhebel

Die Steuerung über den Starterhebel unterstützt den Kaltstart des Motors und hebt die Standgasdrehzahl nach dem Anlass an.
Im erforderlichen Fall den Starterhebel betätigt lassen, solange der Motor noch kalt ist (1 oder max. 2 Balken T oil bei laufendem Motor). Der Starterhebel muss so reguliert werden, dass während dem Warmlauf des Motors circa 1500 U/min gewährleistet werden.
Einsatzpositionen der Steuerung:

A) = Steuerung ausgeschaltet;
B) = Steuerung vollkommen aktiv.

Der Hebel kann auch auf Zwischenpositionen gebracht werden, um so dem progressiven Erwärmungszustand des Motors angepasst werden zu können (siehe Seite 67).

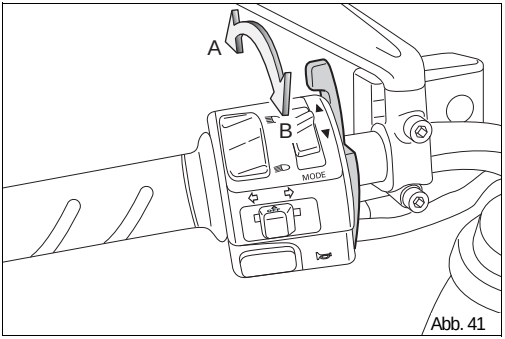


Abb. 41

Wichtig

Diese Vorrichtung nicht bei warmen Motor verwenden. Nicht mit aktivierter Startersteuerung fahren.

Rechter Umschalter

1) MOTORSTOPP-SCHALTER, zwei Positionen:
Position ⟳ (RUN) = Motorbetrieb
Position ⊠ (OFF) = Motorstopp

Achtung

Dieser Schalter dient hauptsächlich in Notfällen, in denen ein schnelles Abstellen des Motors notwendig ist. Nach einem Halt, muss der Schalter in die Position „⟳“ zurückgestellt werden, dann kann das Motorrad gestartet werden.

Wichtig

Wenn der Motor nach Fahrten mit eingeschalteter Beleuchtung durch Betätigen des Schalters (1) abgestellt und der Zündschlüssel dabei auf ON belassen wird, kann sich die Batterie entladen, da in diesem Fall die Beleuchtung eingeschaltet bleibt.

2) Drucktaste ⏲ = Motoranlass.

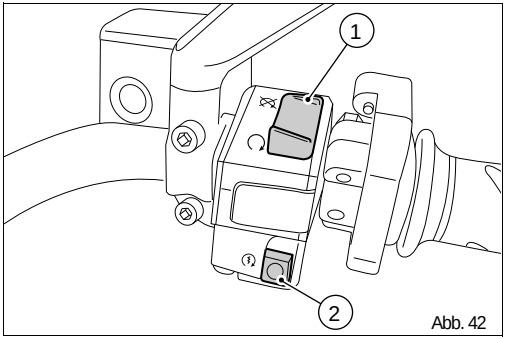


Abb. 42

D

Gasdrehgriff (Abb. 43)

Mit dem Gasgriff (1) an der rechten Lenkerseite werden die Drosselklappen geöffnet. Beim Loslassen des Griffs kehrt dieser automatisch wieder in die Standgasstellung zurück.

Vorderradbremshebel (Abb. 43 und Abb. 44)

Durch Ziehen des Hebels (2) zum Gasdrehgriff hin wird die Vorderradbremse betätigt. Hierzu reicht schon ein geringer Kraftaufwand aus, da es sich um eine hydraulisch betätigte Bremse handelt.

Der Bremshebel ist mit einem Rändelknopf (3, Abb. 44) versehen, mit dem die Distanz zwischen dem Hebel und dem Griff am Lenker eingestellt werden kann.

Zur Einstellung wird der Schalthebel (2) vollkommen ausgezogen und der Knauf (3) in eine der vier vorgesehenen Positionen gedreht.

Bitte beachten Sie:

Die Position 1 entspricht dem maximalen Abstand zwischen Hebel und Griff, während die Position 4 dem minimalen Abstand entspricht.

Achtung

Vor dem Verwenden dieser Bedienelemente die Anleitungen auf Seite 69 lesen.

Achtung

Die Einstellung des vorderen Bremshebels muss bei stehendem Motorrad erfolgen.

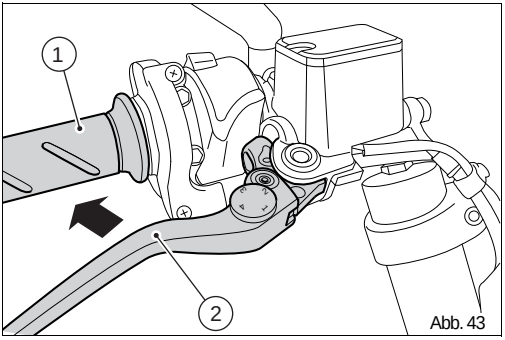


Abb. 43

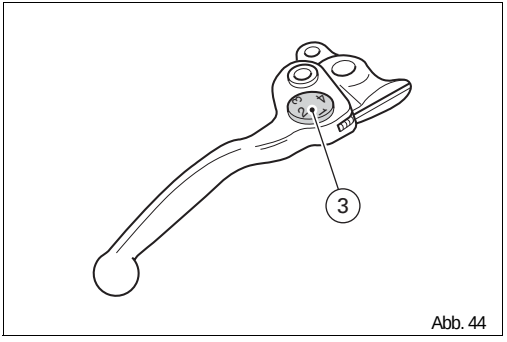


Abb. 44

D

Hinterradbremspedal (Abb. 45)

Zur Betätigung der Hinterradbremse das Pedal (1) mit dem Fuß nach unten drücken.
Es handelt sich hierbei um ein hydraulisch betätigtes Bremssystem.

Schaltpedal (Abb. 46)

Das Schaltpedal hat eine mittlere Ruheposition N, in die es automatisch wieder zurückkehrt, und lässt zwei Bewegungen zu:
nach unten = das Pedal nach unten drücken und so den 1. Gang einlegen oder in einen niedrigeren Gang herunterschalten. Damit erlischt die Kontrollleuchte N am Cockpit
nach oben = zum Einlegen des 2. Gangs und danach des 3., 4., 5. und 6. Gangs.

Jeder Betätigung des Pedals entspricht das Schalten in den jeweils nächsten Gang.

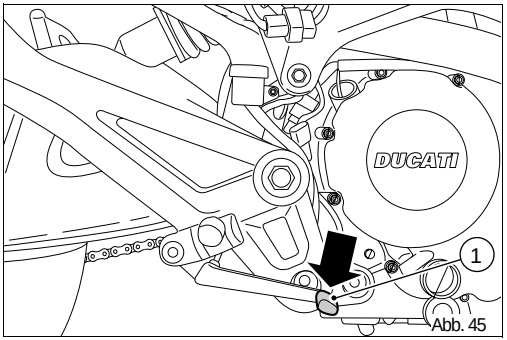


Abb. 45

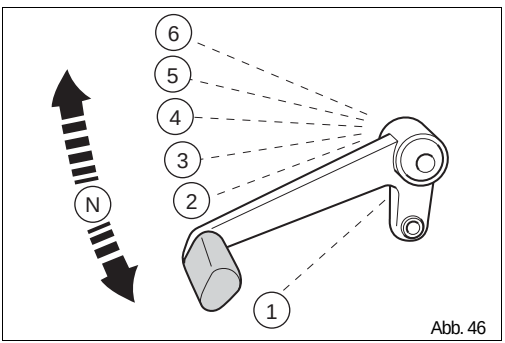


Abb. 46

Einstellung der Position von Schalt- und Hinterradbremspedal

Zur Abstimmung auf die individuellen Bedürfnisse jeden Motorradfahrers kann die Position des Schalt- und Hinterradbremspedals zur Fußraste eingestellt werden.
Die Position des Schaltpedals kann folgendermaßen geändert werden:
Die Stange (1) sichern und die Kontermuttern (2) und (3) lockern.

Hinweis
Die Mutter (2) hat ein Linksgewinde.

Den Stab (1) am sechskantigen Schlüsselansatz drehen und das Schaltpedal in die gewünschte Position bringen.
Die beiden Kontermuttern gegen den Stab festziehen.
Zur Positionseinstellung des Hinterradbremspedals folgendermaßen vorgehen:
Die Kontermutter (4) lockern.
Die Einstellschraube (5) des Pedalhubs so lange drehen, bis die gewünschte Position erreicht ist.
Die Kontermutter (4) festziehen.
Leerspiel des Bremspedals von Hand prüfen. Er muss ca. 1,5÷2 mm bevor die Bremse anspricht.
Sollte dies nicht der Fall sein, muss die Länge des Steuerstabs am Bremszylinder folgendermaßen geändert werden:
Die Kontermutter (6) am Zylinderstab lockern.
Um das Spiel zu erhöhen, den Stab an der Gabel (7) einschrauben, zum Vermindern lösen.
Die Kontermutter (6) anziehen, dann das Spiel erneut kontrollieren.

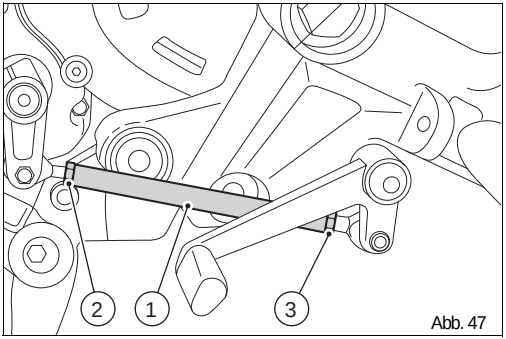


Abb. 47

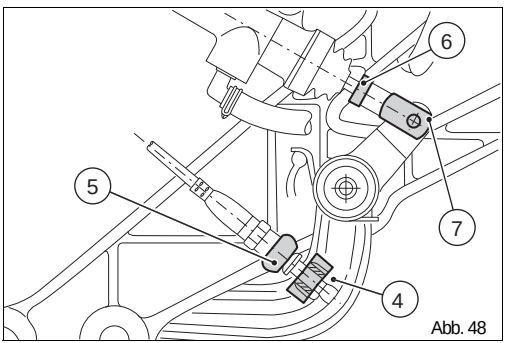


Abb. 48

Hauptbestandteile und -vorrichtungen

Position am Motorrad

1) Kraftstofftankverschluss
2) Sitzbankschloss
3) Stift für Helmbefestigungsgurt
4) Seitenständer
5) Rückspiegel
6) Einstellvorrichtungen für Zentralfederbein
7) Katalysator

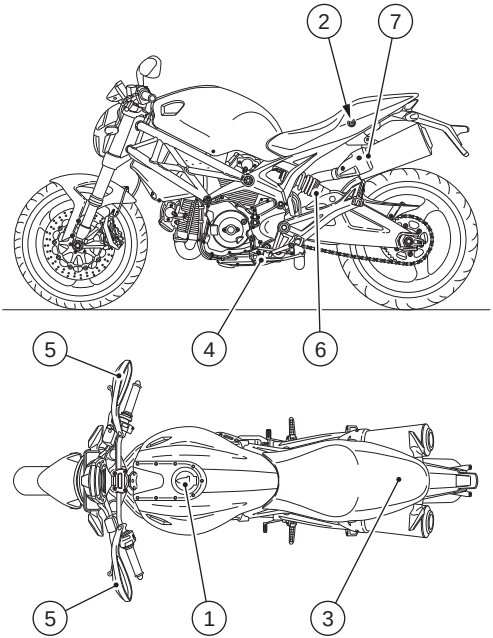


Abb. 49

Kraftstofftankverschluss

Öffnen

Den Schutzdeckel (1) anheben, dann den Zündschlüssel einstecken. Um 1/4 Drehung im Uhrzeigersinn drehen und das Schloss aufsperren.
Den Tankdeckel anheben.

Schließen

Den Tankdeckel mit eingestecktem Schlüssel wieder in seinen Sitz eindrücken. Den Schlüssel gegen den Uhrzeigersinn in seine Ausgangsstellung zurückdrehen, dann abziehen. Den Schutzdeckel (1) des Tankschlosses wieder zuklappen.

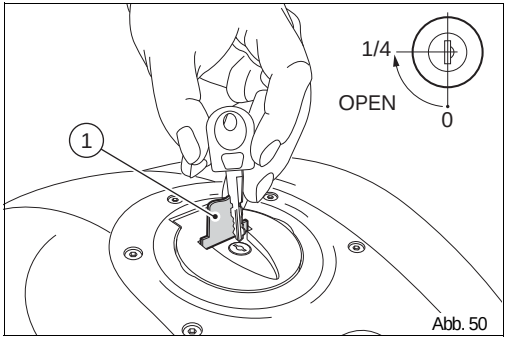


Abb. 50

Hinweis
Das Schließen des Tankdeckels ist nur mit eingestecktem Schlüssel möglich.

Achtung
Nach jedem Tanken (siehe Seite 71) muss man sich immer davon überzeugen, dass der Tankverschluss auch wieder perfekt ausgerichtet und abgeschlossen wurde.

Sitzbankschloss und Helmhalter

Öffnen

Den Schlüssel in das Schloss stecken, gegen den Uhrzeigersinn drehen und dabei in der Nähe des Riegels nach unten drücken, bis der Bolzen ausrastet. Die Sitzbank nach hinten ziehen und somit aus den vorderen Haltern lösen.
Im hinteren Teil des Staufachs unter der Sitzbank befindet sich der Helmbefestigungsgurt (1). Der Gurt durch den Helm ziehen und das Gurtende in den Stift (2) einführen. Den Helm herunterhängen lassen und die Sitzbank wieder montieren, um den Helm zu sichern.

Achtung

Das Helmkabel bietet einen gewissen Diebstahlschutz bei abgestelltem Motorrad. Den Helm niemals während der Fahrt am Helmkabel verankert lassen, da es sonst zu Behinderungen bei der Bedienung des Motorrads und demzufolge zum Verlust der Motorradkontrolle kommen kann.

Schließen

Sicherstellen, dass alle Elemente wieder korrekt im Stauraum unter der Sitzbank angeordnet und befestigt sind. Die Vorderseiten des Sitzbankbodens unter den Rahmenbügel einführen, daraufhin hinten auf die Sitzbank drücken, bis der Schlossriegel hörbar einrastet. Prüfen, dass die Sitzbank fest am Rahmen anliegt, und den Schlüssel abziehen.

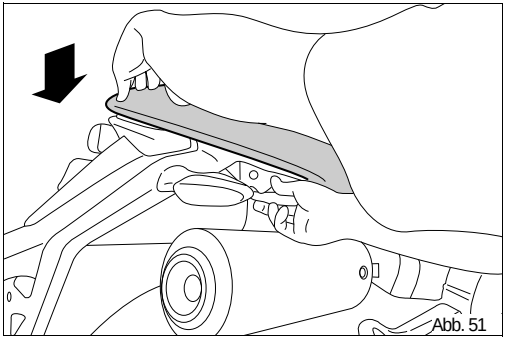


Abb. 51

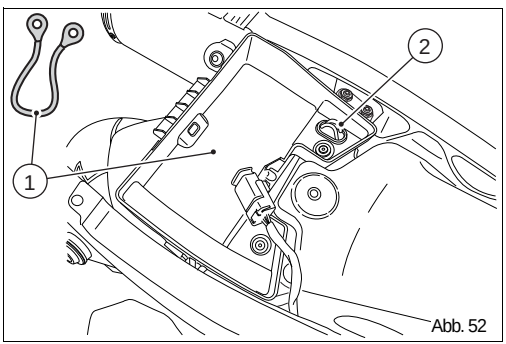


Abb. 52

Seitenständer

Wichtig
Vor dem Ausklappen des Seitenständers sicherstellen, dass die Abstellfläche fest und eben ist.

Weicher Boden, Kies, von der Sonne aufgeweichter Asphalt u. ä. können zum Umfallen und somit zu starken Schäden des Motorrads führen.
Auf abfallendem Gelände muss das Motorrad immer mit talwärts zeigendem Hinterrad abgestellt werden.
Zum Ausklappen des Seitenständers braucht man nur mit dem Fuß den Schubarm (1) herunterzudrücken (dabei die Lenkerhälften des Motorrads mit beiden Händen umfassen) und ihn so in seine maximale Ausklappstellung begleiten.
Das Motorrad neigen, bis der Ständer festen Bodenkontakt hat.

Achtung
Nicht auf dem Motorrad sitzen bleiben, wenn es auf dem Seitenständer steht.

Um den Seitenständer wieder in seine „Ruheposition“ (waagrecht) zu bringen, das Motorrad nach rechts neigen und gleichzeitig den Ausleger (1) mit dem Fuß hochklappen.

Hinweis
Die Funktionstüchtigkeit des Rückholsystems (zwei ineinander geschobene Spannfedern) und des Sicherheitssensors (2) sollte regelmäßig überprüft werden.

Hinweis
Bei ausgeklapptem Seitenständer kann der Motor gestartet werden, wenn sich das Getriebe im Leerlauf befindet. Bei eingelegtem Gang ist der Anlass möglich, wenn der Kupplungshebel gezogen wird (dabei muss der Seitenständer jedoch hochgeklappt sein).

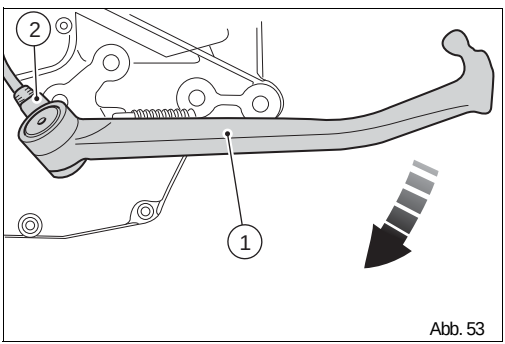


Abb. 53

Einstellvorrichtungen des hinteren Federbeins

Die außen am Federbein angebrachten Einstellelemente ermöglichen die Anpassung des Motorradsetups an die jeweiligen Belastungen. Das Einstellelement an der linken Seite (1), an der oberen Federbeinanlenkung zum hinteren Rahmenaufsatz, reguliert die hydraulische Dämpfung in der Zugstufe (Ausfederung). Durch Drehen des Einstellelements (1) im Uhrzeigersinn wird die Dämpfung H erhöht, gegen den Uhrzeigersinn verringert S.
Standardeinstellung:
aus der vollkommen geschlossenen Position (Uhrzeigersinn) wie folgt lösen:
das Einstellelement (1) um 8 Klicks.
Mit den zwei Nutmuttern (2) am unteren Teil des Federbeins kann die Vorspannung der äußeren Feder eingestellt werden.
Zum Ändern der Federvorspannung die obere Nutmutter entsprechend drehen. Durch Anziehen bzw. Lockern der unteren Nutmutter wird die Vorspannung erhöht bzw. vermindert.
Standardlänge der vorgespannten Feder am Federbein mit angehobenem Hinterrad: 150 ± 1 mm.

Achtung

Beim Einstellen der Federvorspannung niemals den Wert von 181 mm überschreiten, um eine Beschädigung der Schwinge zu vermeiden.

Achtung

Die Nutmutter der Federvorspannung mit einem Hakenschlüssel drehen. Hierbei besonders vorsichtig vorgehen, um sich nicht zu verletzen, falls der Hakenschlüssel abrutschen und man mit der Hand gegen andere Motorradteile schlagen sollte.

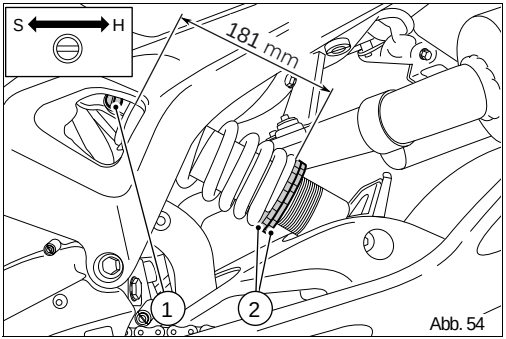


Abb. 54

Achtung

Das Federbein enthält unter hohem Druck stehendes Gas und kann, falls es von unerfahrenen Personen ausgebaut werden sollte, schwere Schäden verursachen.

Beim geplanten Fahren mit Beifahrer und Gepäck muss die Feder des hinteren Federbeins auf die maximale Vorspannung eingestellt werden. Somit kann das Fahrverhalten verbessert und ein Aufsetzen des Motorrads vermieden werden. Diese Maßnahme kann die Anpassung der Zugstufeneinstellung erforderlich machen.

Gebrauchsnormen

Vorsichtsmaßnahmen in der Einfahrzeit

Max. Drehzahl (Abb. 55)

Während der Einfahrzeit und des normalen Gebrauchs einzuhaltende Drehzahlen:

1) bis 1000 km;
2) von 1000 bis 2500 km.

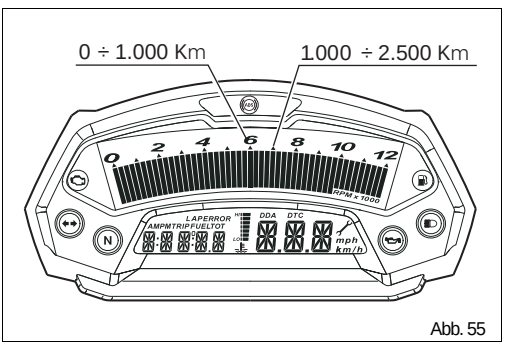


Abb. 55

Bis 1000 km

Auf den ersten 1000 km muss der Drehzahlmesser aufmerksam beobachtet werden. Folgende Drehzahl darf absolut nicht überschritten werden:
5.500÷6.000 min^{-1}.
Während der ersten Betriebsstunden des Motorrads die Belastung und den Drehzahlbereich des Motors ständig variieren, dabei jedoch immer unter der vorgeschriebenen Drehzahlgrenze bleiben.
Hierzu eignen sich besonders kurvenreiche Strecken und auch Straßen in hügeligem Gelände, wo Motor, Bremse und Fahrwerk wirksam eingefahren werden können.
Auf den ersten 100 km müssen die Bremsen behutsam betätigt und plötzliche oder längere Bremsvorgänge vermieden werden. Dies ermöglicht ein korrektes Einschleifen des Reibmaterials der Bremsbeläge.
Um ein einwandfreies, gegenseitiges Anpassen aller mechanischen und beweglichen Teile zu ermöglichen und insbesondere um die Funktionsdauer der wichtigsten Motorteile nicht vorzeitig zu beeinträchtigen sollte nicht zu abrupt beschleunigt und der Motor besonders an Steigungen nicht zu lange bei erhöhter Drehzahl betrieben werden.
Darüber hinaus wird empfohlen, die Antriebskette öfters zu kontrollieren und sie ggf. zu schmieren.

Von 1000 bis 2500 km

Nun kann man dem Motor bereits höhere Leistungen abverlangen. Eine Drehzahl von 7.000 $^{U/min}$ sollte allerdings nicht überschritten werden.

D

Wichtig

Während der Einfahrzeit müssen das Instandhaltungsprogramm und die im Garantieheft durch die Inspektionscoupons vorgegebenen Kontrollen am Motorrad strikt eingehalten bzw. vorgenommen werden. Eine Nichtbeachtung dieser Normen entbindet die Ducati Motor Holding S.p.A. von jeder und jeglicher Verantwortung hinsichtlich eventueller Motorschäden oder einer verminderten Lebensdauer desselben.

Werden diese Empfehlungen entsprechend befolgt, wird die Lebensdauer des Motors verlängert und es fallen weniger Inspektionen und Einstellungen an.

Kontrollen vor dem Motoranlass

Achtung

Das Unterlassen der vor dem Losfahren erforderlichen Kontrollen kann Schäden am Motorrad und schwere Verletzungen des Fahrers und Beifahrers zur Folge haben.

Vor dem Losfahren ist folgendes zu kontrollieren:

KRAFTSTOFF IM TANK

Den Kraftstoffstand im Tank kontrollieren. Eventuell nachtanken (Seite 71).

MOTORÖLFÜLLSTAND

Über das Schauglas den Füllstand in der Ölwanne kontrollieren. Eventuell nachfüllen (Seite 104).

BREMS- UND KUPPLUNGSFLÜSSIGKEIT

In den jeweiligen Behältern den Flüssigkeitsstand überprüfen.

REIFENZUSTAND

Den Druck und den Verschleißzustand der Reifen kontrollieren (Seite 102).

FUNKTIONALITÄT DER STEUERUNGEN

Bremshebel und -pedal, Kupplungshebel, Gasdrehgriff und Schalthebel betätigen und ihre Funktionsweise kontrollieren.

LICHTER UND ANZEIGEN

Die Integrität der Glühlampen der Beleuchtung, der Anzeigeleuchten und die Funktion der Hupe überprüfen. Durchgebrannte Glühlampen ersetzen (Seite 99).

VERSCHLÜSSE

Den korrekten Sitz des Tankverschlusses und der Sitzbank kontrollieren.

STÄNDER

Die Funktionalität und die korrekte Ausrichtung des Seitenständers (Seite 62) prüfen.

ABS-Kontrollleuchte

Nach erfolgtem „Key-on“ leuchtet die ABS-Kontrollleuchte (10, Abb. 4) auf. Bei Überschreiten der Geschwindigkeit von 5 km/h erlischt die Kontrollleuchte und weist damit auf die korrekte Funktionsweise des ABS-Systems hin.

Achtung

Im Fall von Funktionsstörungen oder Defekten auf einen Einsatz des Motorrads verzichten und sich an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.

ABS-Anlage

Die perfekte Sauberkeit der vorderen (1) und hinteren (2) Impulsringen überprüfen.

Achtung

Das Verdunkeln der Abtastfelder führt zu Funktionsstörungen an diesem System.
Fährt man auf besonders schlammigen Strecken, wird empfohlen, das ABS auszuschalten, da sich sonst plötzliche Funktionsstörungen ergeben können.

Achtung

Durch ein längeres Wheelie kann es zur Deaktivierung des ABS kommen.

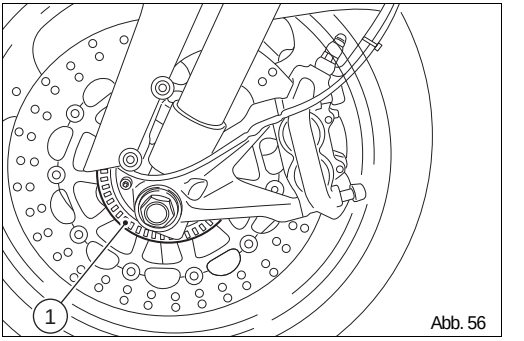


Abb. 56

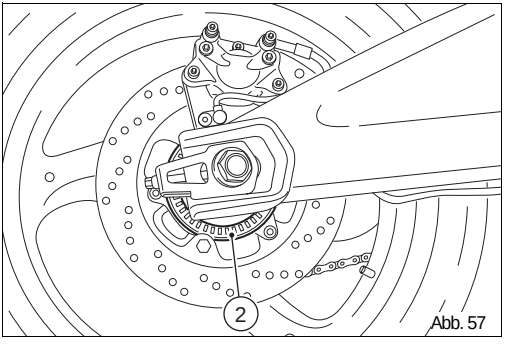


Abb. 57

Motoranlass

Hinweis
Zum Starten eines bereits warmen Motors wie im Abschnitt „Hohe Umgebungstemperatur“ beschrieben vorgehen.

Achtung
Sich vor dem Anlassen des Motors mit den während der Fahrt gebrauchten Bedienelementen vertraut machen.

Normale Umgebungstemperatur
(zwischen 10 °C/50 °F und 35 °C/95 °F)

1) Den Zündschalter auf die Position (1) drehen. Prüfen, ob die grüne Kontrollleuchte N und die rote Kontrollleuchte am Cockpit aufleuchten.

Wichtig
Die Öldruckkontrollleuchte muss einige Sekunden nach dem Anlassen des Motors (Seite 11) erlöschen.

Achtung
Der Seitenständer muss sich vor dem Starten immer in seiner Ruhestellung befinden (waagrechte Stellung), da sonst der Sicherheitssensor das Anlassen verhindert.

Hinweis
Bei ausgeklapptem Seitenständer kann der Motor gestartet werden, wenn sich das Getriebe im Leerlauf befindet. Bei eingelegtem Gang ist der Anlass möglich, wenn der Kupplungshebel gezogen wird (dabei muss der Seitenständer jedoch hochgeklappt sein).

2) Den Starterhebel in die Position (B, Abb. 60) bringen.
3) Sicherstellen, dass sich der Stoppschalter (2) in der Position ∩ (RUN) befindet, dann die Startertaste (3) drücken.

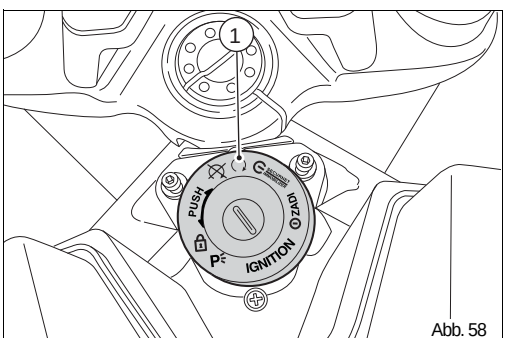


Abb. 58

D

Den Motor spontan anspringen lassen, ohne dabei Gas zu geben.

Hinweis

Bei entladener Batterie wird das Mitschleifen des Anlassermotors nach dem Motorstart automatisch verhindert.

4) Den Starterhebel in die senkrechte Position (A) verschieben, um eine Motordrehzahl von circa 1.400÷1.500 min^{-1} zu erreichen.

Wichtig

Den kalten Motor niemals mit erhöhter Drehzahl betreiben. Erst abwarten, dass das Öl auf Betriebstemperatur kommt, damit es alle Schmierstellen erreichen kann.

5) Während sich der Motor langsam erwärmt, den Starterhebel schrittweise in die senkrechte Position (A) bringen. Ein warmgelaufener Motor muss das Standgas bei komplett unbetätigtem Starter halten können.

Hohe Umgebungstemperatur (über 35 °C/95 °F)

In der gleichen Weise wie bereits für die „Normale Umgebungstemperatur" beschrieben verfahren, die Startersteuerung jedoch nicht verwenden.

Niedrige Umgebungstemperatur (unter 10 °C/50 °F)

In der bereits für die „Normale Umgebungstemperatur" beschriebenen Weise verfahren, die Erwärmungszeit des Motors (Punkt 5) jedoch bis auf 5 verlängern.

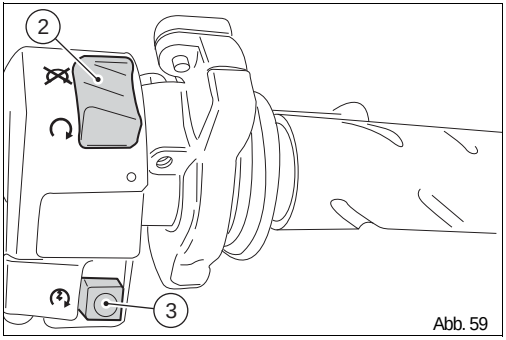


Abb. 59

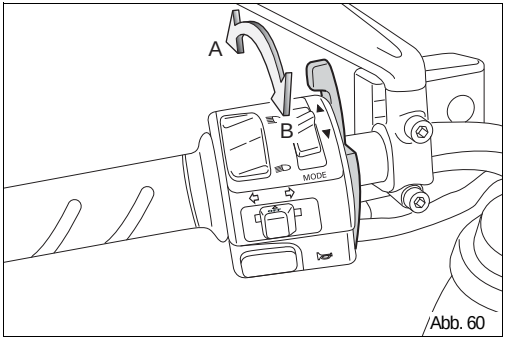


Abb. 60

D

Starten und Fahrtantritt

1) Den Motor durch Betätigen des Kupplungshebels auskuppeln.
2) Den Fußschalthebel kräftig mit der Fußspitze herunterdrücken und den ersten Gang einlegen.
3) Durch Drehen des Gasdrehgriffs, den Motor beschleunigen, dann den Kupplungshebel langsam und gleichmäßig loslassen. Das Motorrad fährt an.
4) Den Kupplungshebel nun vollkommen loslassen und beschleunigen.
5) Um in einen höheren Gang schalten zu können, das Gas zurückdrehen, um die Motordrehzahl zu mindern, auskuppeln, den Schalthebel heben, dann den Kupplungshebel zurücklassen.

Das Zurückschalten von einem höheren in einen niedrigeren Gang erfolgt folgendermaßen: den Gasgriff schließen, den Kupplungshebel ziehen, den Motor kurz beschleunigen, wodurch die Synchronisierung des jeweiligen Zahnradpaars ermöglicht wird, dann den nächst niedrigeren Gang einlegen und den Kupplungshebel wieder loslassen.
Die Steuerungen überlegt und rechtzeitig verwenden: an Steigungen, wenn das Motorrad an Geschwindigkeit bzw. der Motor an Drehzahl verliert, sofort in den nächst niedrigeren Gang zurückschalten. So werden übermäßige Beanspruchungen nicht nur des Motors sondern auch der gesamten Motorradstruktur vermieden.

Wichtig

Abrupte Beschleunigungen sind zu vermeiden, da sie zur Einspritzung von übermäßigen Kraftstoffmengen und zu starken Ruckbelastungen an den Antriebsorganen führen können. Während der Fahrt sollte die Kupplung nicht gezogen bleiben, da dies zu übermäßiger Erwärmung und übermäßigem Verschleiß des Reibungsmaterials führen kann.

Achtung

Durch ein längeres Wheelie kann es zur Deaktivierung des ABS kommen.

Bremsen

Die Geschwindigkeit rechtzeitig herabsetzen, um die Bremswirkung des Motors zu nutzen und erst dann mit beiden Bremsen abbremsen. Bevor das Motorrad zum Stehen kommt, die Kupplung ziehen, um den Motor nicht abzuwürgen.

ABS-Anlage

Das Betätigen der Bremsen erfordert in sehr kritischen Situationen besondere Sensibilität des Fahrers. Der Bremsvorgang stellt einen der schwierigsten und gefährlichsten Momente während Fahrt mit Zweiradfahrzeugen dar: Die Möglichkeit, dass es in solchen Momenten zu einem Sturz oder Unfall kommen kann, erweist sich statistisch als die häufigste. Kommt es zum Blockieren des Vorderrads, fällt die stabilisierende Reibungswirkung weg, was zum Verlust der Fahrzeugkontrolle führen kann.
Um also die Wirkung der gesamten Bremsleistung des Fahrzeugs im Notfall, auf ungewöhnlichen Fahrbahnbelägen oder unter kritischen Klimabedingungen voll ausnutzen zu können, wurde das Antiblockiersystem (ABS) für die Räder realisiert. Hierbei handelt es sich um eine hydraulisch-elektronische Vorrichtung, die für die Verwaltung des sich im Bremssystem herrschenden Drucks zuständig ist, wenn der am Rad installierte Sensor eine mögliche Radblockierung an das Steuergerät weitergibt.
Dieser momentaner Druckabfall sorgt dafür, dass sich das Rad weiterhin dreht und die ideale Bodenhaftung beibehält. An diesem Punkt gibt das Steuergerät den Druck in den Kreislauf zurück, wodurch die Bremswirkung erneut aufgenommen wird und wiederholt den Zyklus so lange, bis das Problem nicht als vollständig beseitigt resultiert.

Das Ansprechen dieses Mechanismus bei einem Bremsvorgang macht sich durch einen leichten „pulsierenden“ Widerstand am Bremshebel bzw. –pedal bemerkbar.
Die Steuerungen und die Verwaltung der vorderen und der hinteren Bremsanlage erfolgen getrennt voneinander, d.h. sie werden von den entsprechenden Vorrichtungen am Motorrad aktiviert. Beim ABS handelt es sich also nicht um ein integrales Bremssystem, das Vorder- und Hinterradbremse gleichzeitig verwaltet. Im gewünschten Fall gibt das System die Möglichkeit einer entsprechenden Deaktivierung über das Cockpit in der „ABS Ausschaltfunktion” (siehe Seite 38).

Achtung

Bei ausgeschaltetem ABS-System behält das Fahrzeug die normalen Bremseigenschaften, d.h. die unabhängige Verwendung einer der beiden Bremssteuerungen mindert die Bremswirkung des Motorrads. Die Bremsen niemals zu abrupt und zu kräftig betätigen, da es sonst zu einer Blockierung der Räder und zum Verlust der Motorradkontrolle kommen kann. Bei Regen oder beim Befahren von Straßenbelägen mit geringer Haftung reduziert sich die Bremswirkung erheblich. In solchen Situationen müssen die Bremsen gefühlvoll und besonders vorsichtig betätigt werden. Abrupte Fahrmanöver können zum Verlust der Motorradkontrolle führen.
Beim Befahren von langen und stark abschüssigen Strecken die Bremskraft des Motors durch Herunterschalten nutzen und die Bremsen abwechselnd und nur für kurze Zeit benutzen, da ein andauernder Einsatz der Bremsen eine Überhitzung der Bremsbeläge zur Folge haben kann, was die Bremswirkung drastisch vermindert. Unzureichend aufgepumpte Reifen mindern die Bremswirkung und beeinflussen die Fahrpräzision und die Haftung in Kurven.

Anhalten des Motorrads (Abb. 61)

Die Geschwindigkeit herabsetzen, herunterschalten und das Gas schließen. Bis in den ersten Gang herunter- und dann in den Leerlauf schalten. Bremsen und Anhalten. Den Zündschlüssel auf Position (1) drehen und so den Motor abstellen.

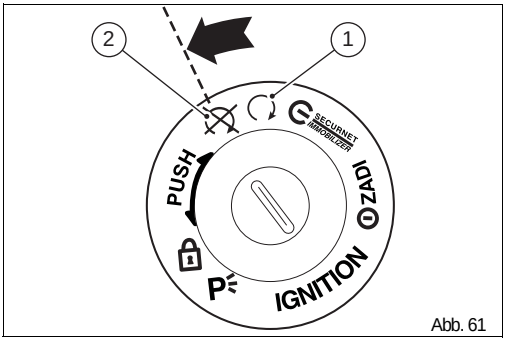


Abb. 61

Wichtig

Den Zündschlüssel nach Abstellen des Motors nicht auf ON lassen, um die elektrische Anlage nicht zu beschädigen.

Tanken (Abb. 62)

Den Tank nicht übermäßig füllen. Der Kraftstoffstand muss unterhalb der Einfüllöffnung unter dem Tankdeckelschacht bleiben.

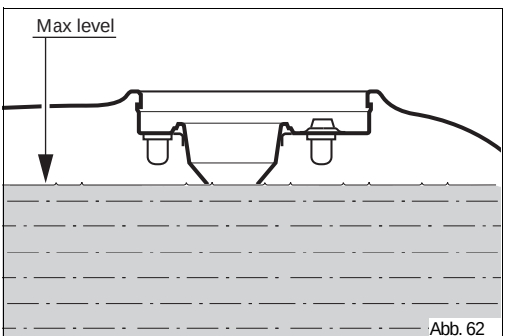


Abb. 62

Achtung

Kraftstoff mit einem geringen Bleigehalt und einer ursprünglichen Oktanzahl von mindestens 95 verwenden. In der Tankdeckelmulde darf kein Kraftstoff vorhanden sein.

Parken

Zum Parken des stehenden Motorrads den Seitenständer (siehe Seite 62) verwenden.
Den Lenker vollständig nach links drehen und den Schlüssel auf Position (3) drehen, um Diebstählen vorzubeugen.
Falls das Motorrad in einer Garage oder in anderen Gebäuden geparkt wird, darauf achten, dass diese gut belüftet sind und das Motorrad nicht in der Nähe von Wärmequellen abgestellt wird.
Im Bedarfsfall kann das Standlicht eingeschaltet bleiben. Dazu den Zündschlüssel in die Position (4) drehen.

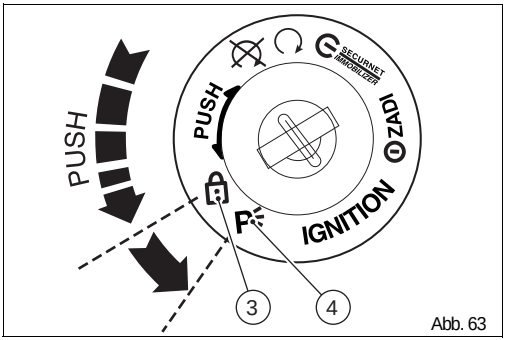


Abb. 63

Wichtig

Den Zündschalter nicht zu lange auf der Position (4) belassen, da sich sonst die Batterie entlädt. Den Zündschlüssel nie eingesteckt lassen, wenn das Motorrad unbeaufsichtigt bleibt.

Achtung

Die Auspuffanlage kann auch nach dem Abschalten des Motors noch heiß sein. Es ist daher darauf zu achten, dass man mit keinem Teil der Auspuffanlage in Berührung kommt und man das Fahrzeug nicht in der Nähe von entflammbarem Material (einschließlich Holz, Blätter usw.) abstellt.

Achtung

Die Verwendung von Vorhängeschlössern oder anderen mechanischen Diebstahlsicherungen (z.B. Bremsscheiben- oder Kettenblattschlösser usw.) ist äußerst gefährlich und kann den Betrieb des Motorrads sowie die Sicherheit von Fahrer und Beifahrer beeinträchtigen.

D

Mitgeliefertes Zubehör

Im Stauraum unter der Sitzbank befinden sich:
Bedienungs - und Wartungsanleitung;
Gurt zur Helmbefestigung;
eine Werkzeugtasche mit Werkzeug für die häufigsten Wartungseingriffe und Kontrollen.

Um an dieses Fach gelangen zu können, muss man die Sitzbank entfernen (Seite 61)

Die Werkzeugtasche

enthält:

- Zange für Sicherungen;
- 1 fester Doppelmaulschlüssel 8/10;
- Helmsicherungsgurt;
- Schraubendreher;
- Griff für Schraubendreher;
- Steckschlüssel 16 mm;
- Stange 8 mm;
- Innensechskantschlüssel 3 mm;
- Innensechskantschlüssel 5 mm;
- Innensechskantschlüssel 6 mm.

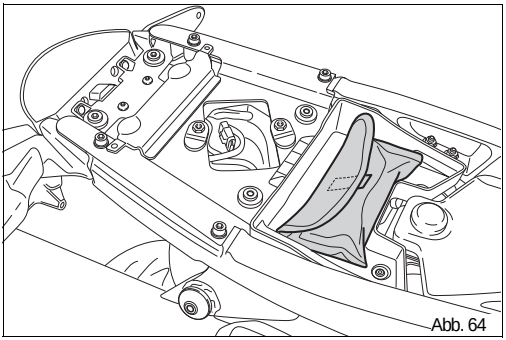


Abb. 64

Hauptsächliche Betriebs- und Instandhaltungsarbeiten

Austausch des Luftfilters

Wichtig
Bei Problemen bezüglich der erforderlichen Kontrollen des Luftfilters sich an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.

Füllstandkontrolle der Brems- und Kupplungsflüssigkeit

Der Stand der entsprechenden Behälter darf nicht unter die Markierung MIN absinken.
Ein zu niedriger Stand führt zu Lufteinschlüssen im Kreislauf, wodurch das System seine Wirkung verliert.
Zum Nachfüllen oder Wechseln der Flüssigkeit zu den in der Tabelle der regelmäßigen Instandhaltung im Garantieheft angegebenen Intervallen muss man sich an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.

Wichtig
Alle 4 Jahre sollten ebenfalls sämtliche Leitungen der Anlagen ausgetauscht werden.

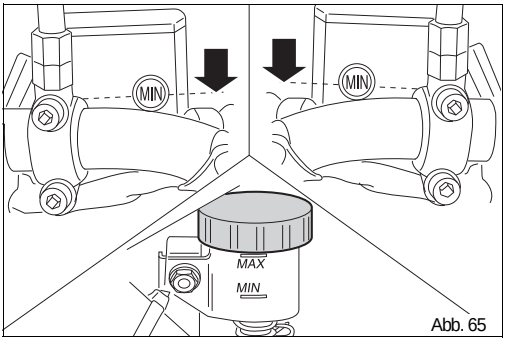


Abb. 65

Kupplungsanlage

Falls der Betätigungshebel zu viel Spiel hat und das Motorrad beim Anfahren ruckelt oder der Motor beim Einlegen eines Gangs abstirbt, ist wahrscheinlich Luft in der Anlage. Sich in diesem Fall an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden und dort eine Kontrolle und eine Entlüftung des Systems durchführen lassen.

Achtung
Der Kupplungsflüssigkeitsstand im Ausgleichsbehälter neigt bei Verschleiß der Kupplungsreibscheiben zum Anstieg: der vorgeschriebene Wert (3 mm über dem Mindeststand) darf daher nicht überschritten werden.

Bremsanlage

Wird ein übermäßiges Spiel des Bremshebels oder Bremspedals festgestellt, obwohl sich die Bremsbeläge noch im guten Zustand befinden, sich an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden, um dort eine Kontrolle und Entlüftung des Systems durchführen zu lassen.

Achtung

Brems- und Kupplungsflüssigkeit können Schäden an lackierten und Kunststoffteilen verursachen, daher ist ein Kontakt unbedingt zu vermeiden.
Das Hydrauliköl ist korrosiv und kann zu Schäden und Verletzungen führen.
Niemals unterschiedliche Ölsorten vermischen.
Die perfekte Abdichtung der Dichtungen kontrollieren.

Verschleißkontrolle an den Bremsbelägen

Vorderradbremse

Zur leichteren Bremsbelagkontrolle haben die Beläge Verschleißmarken, so dass die Bremssättel hierzu nicht abgenommen werden müssen. Auf einem Bremsbelag, der sich in gutem Zustand befindet, müssen diese am Reibmaterial angebrachten Verschleißmarken noch gut erkennbar sein.

Hinterradbremse

Das Reibmaterial auf jedem Bremsbelag muss mindestens 1 mm betragen.

Wichtig

Die Bremsbeläge von einem Ducati Vertragshändler oder einer Vertragswerkstatt austauschen lassen.

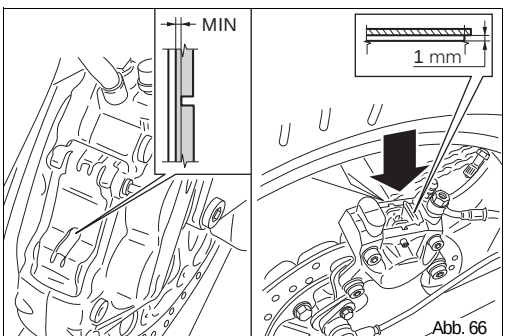


Abb. 66

Schmieren der Gelenke

In regelmäßigen Abständen muss der Zustand der Außenhüllen der Bowdenzüge der Gas- und Startersteuerung überprüft werden. Es dürfen keine Quetschungen oder Risse an der Kunststoffummantelung erkennbar sein. Durch Betätigen der Steuerung die gleitende Funktionsweise des Innenzugs prüfen: Falls sich hier Reibungen oder Verklemmungen ergeben sollten, ist der Austausch durch einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt erforderlich.
Um diesen Problemen vorzubeugen, sind die Enden aller flexiblen Steuerzüge regelmäßig mit Fett SHELL Advance Grease oder
Retinax LX2 zu schmieren.

Beim Gaszug wird empfohlen, nach Lösen der zwei Befestigungsschrauben (1) den Sitz zu öffnen und dann das Kabelende und die Zugrolle einzufetten.

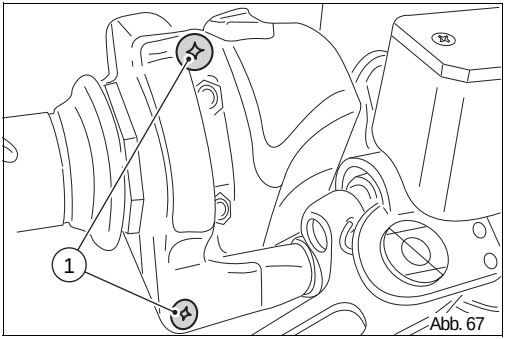


Abb. 67

Achtung

Das Gehäuse besonders vorsichtig schließen und dabei den Zug in die Zugrolle einführen.

Den Gehäusedeckel montieren und die Schrauben (1) mit 1,8 Nm festziehen.

Um eine optimale Funktionsweise des Seitenständergelenks garantieren zu können, nach dem Entfernen der Schmutzreste alle reibungsanfälligen Stellen mit SHELL Alvania R3 einfetten.

Einstellung des Bowdenzugs der Gassteuerung

Der Gasdrehgriff muss, an der Außenseite des Griffrands gemessen, in allen Lenkpositionen ein Leerspiel von 2÷4 mm aufweisen. Dieses Spiel kann ggf. am entsprechenden Einstellelement (1) neben dem Gasgriff reguliert werden.

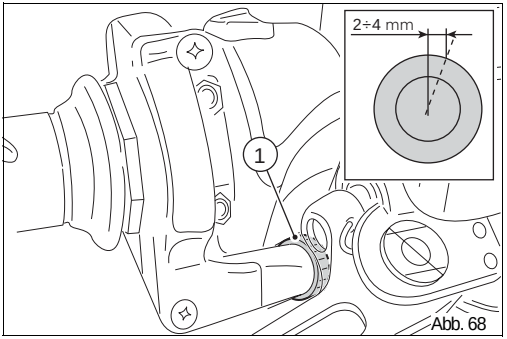


Abb. 68

Laden und Wintererhaltung der Batterie

An den Steckverbinder Ihres Motorrads können Sie das bei unserem Vertriebsservice erhältliche Batterieladegerät anschließen.

Ausbau der Batterie

Wichtig

Zum Ausbau der Batterie sich IMMER an einen Vertragshändler oder eine Ducati Vertragswerkstatt wenden.

Die Sitzbank entfernen (Seite 61)

Die Befestigungsschrauben (1) und (2) des vorderen Tankdeckels (3) lösen, den Deckel aber nicht entfernen. Die Schrauben (4) und (5) lösen, hierbei die Nylon-U-Scheiben (7) aufnehmen.

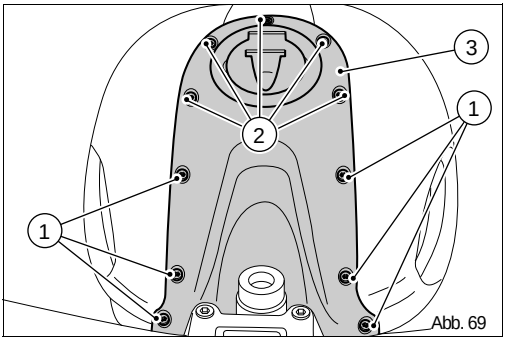


Abb. 69

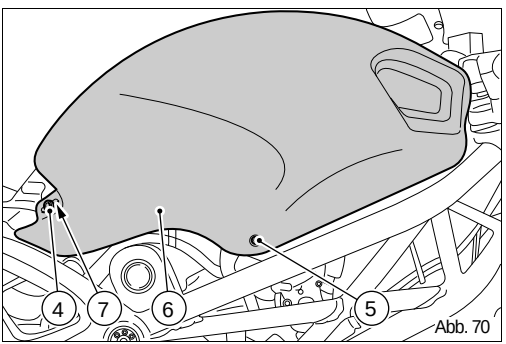


Abb. 70

Den rechten Tankdeckel (6) durch Ausrasten der Laschen (A) aus den am hinteren Deckel eingearbeiteten Schlitzen (B). Die gleichen Arbeitsschritte zur Abnahme des linken Tankdeckels ausführen.
Den vorderen Tankdeckel (3) abnehmen und die Hülsen (C) und die Distanzstücke (D) aufbewahren.

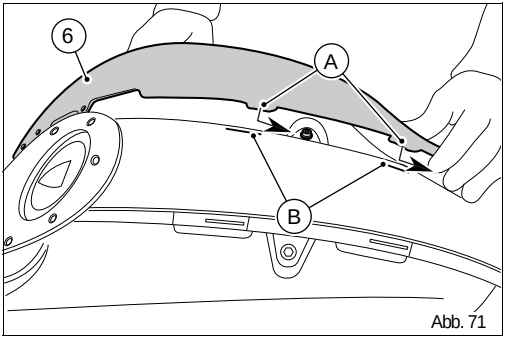


Abb. 71

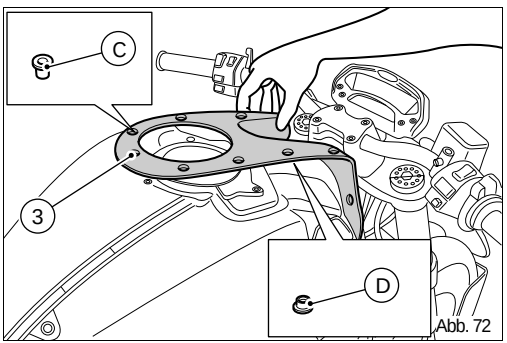


Abb. 72

Die zwei Befestigungsschrauben (9) lösen und den Deckel (8) abnehmen.
Den Entlüftungsschlauch (10) vom Deckel (8) abziehen.

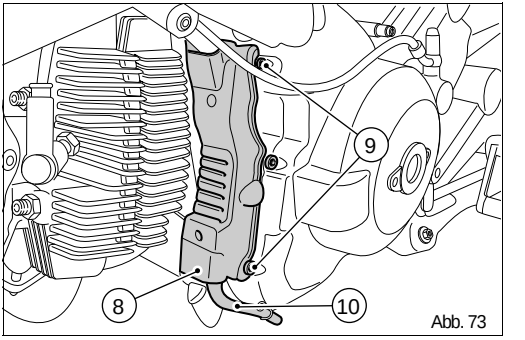


Abb. 73

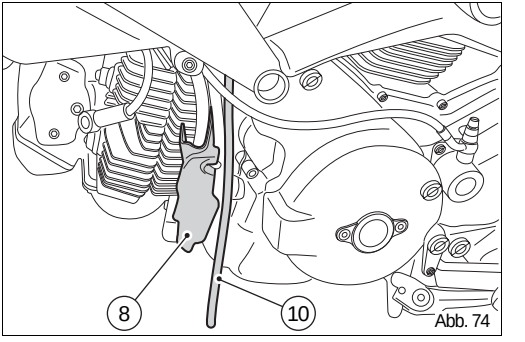


Abb. 74

Den Schlauch (10) hochziehen und dabei an den Anschlüssen von Entlüftungs- und Drainageschlauch des Tanks belassen.

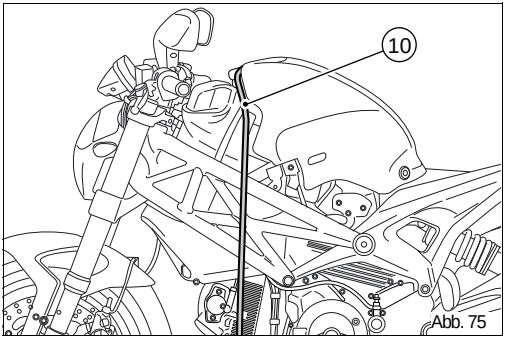


Abb. 75

Von der rechten Motorradseite aus den Stecker (11) des Kraftstoffstandfühlers vom Hauptkabelbaum lösen, die seitliche Befestigungsschraube (12) des Tanks am Rahmen abdrehen und die U-Scheibe (13) aufnehmen.

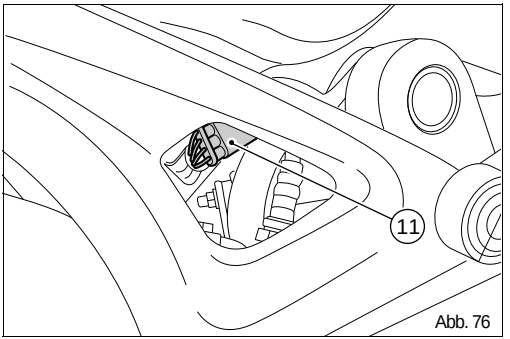


Abb. 76

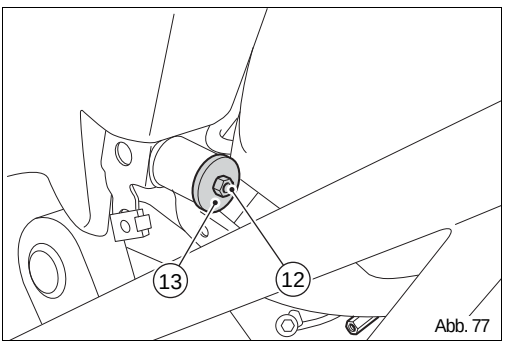


Abb. 77

Die Schraube (14) lösen und die U-Scheibe (15) aufnehmen. Die Kraftstoffleitungen (E) von den Leitungsführungen (F) lösen.

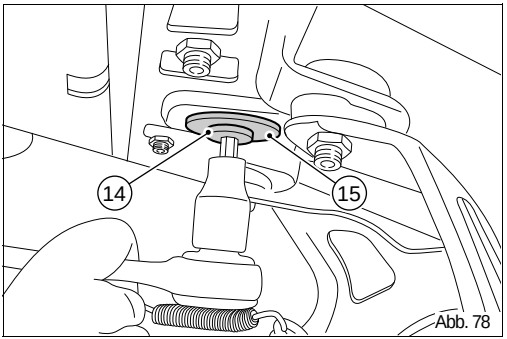


Abb. 78

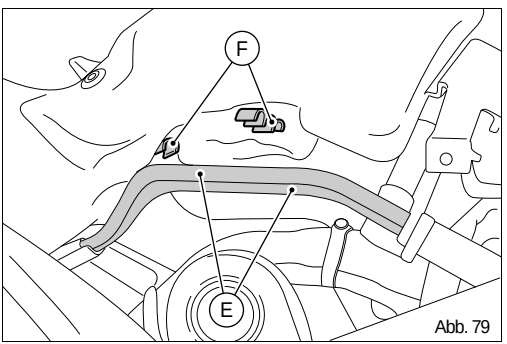


Abb. 79

Das Kabel der Lambdasonde (G) aus der Lasche (H) der Abdeckung des Tankflanschs lösen.

Achtung
Vor Ausbau des Flanschdeckels (16) den Tank entleeren und mit einem Lappen den ggf. austretenden Kraftstoff aufnehmen.

Den Flanschdeckel (16) durch Lösen der Muttern (17) bei angehobenem Kraftstofftank abnehmen.

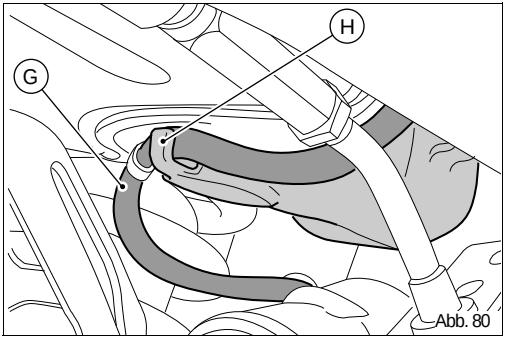


Abb. 80

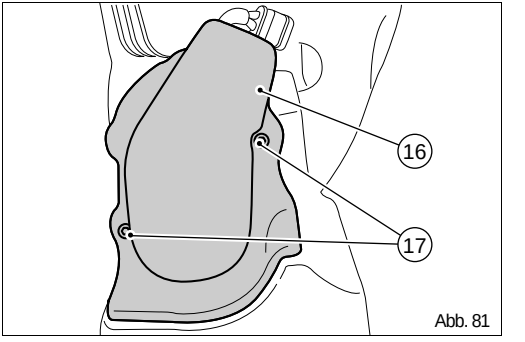


Abb. 81

Die Schnellanschlüsse (18) vom Flansch trennen.
Die Federklammer (19) abnehmen, die Schutzkappe von den Klemmen entfernen, die Schrauben (22) an den Klemmen (20) und (21) lösen, hierbei von der Minusklemme beginnen, dann die Batterie aus ihrer Aufnahme nehmen.

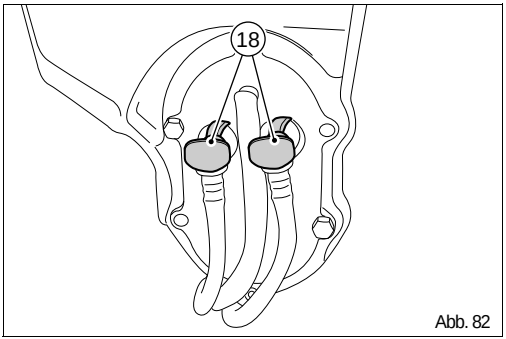


Abb. 82

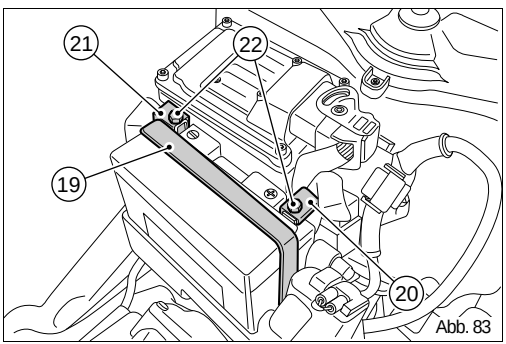


Abb. 83

D

Einbau der Batterie

Wichtig

Zum Einbau der Batterie wenden Sie sich IMMER an einen Vertragshändler oder eine Ducati Vertragswerkstatt.

Die Batterie in ihren Halter einsetzen und mit dem Gummi (19) festhaken.

Achtung

Das positive Kabel (20) und das positive ABS-Kabel (23) an die Positivklemme und das negative Kabel (21) der Abbildung gemäß an die negative Klemme klemmen.

Die Schrauben (22) an den Klemmen (20) und (21) ansetzen, dabei immer bei der Plusklemme (rotes Kabel) beginnen.

Achtung

Die Kabel (20), (21) und (23) gemäß Abbildung ausrichten.

Die Schrauben (22) auf ein Anzugsmoment von 10 Nm ± 10 % anziehen.
Die Batterieklemmen zum Schutz vor Korrosion einfetten.

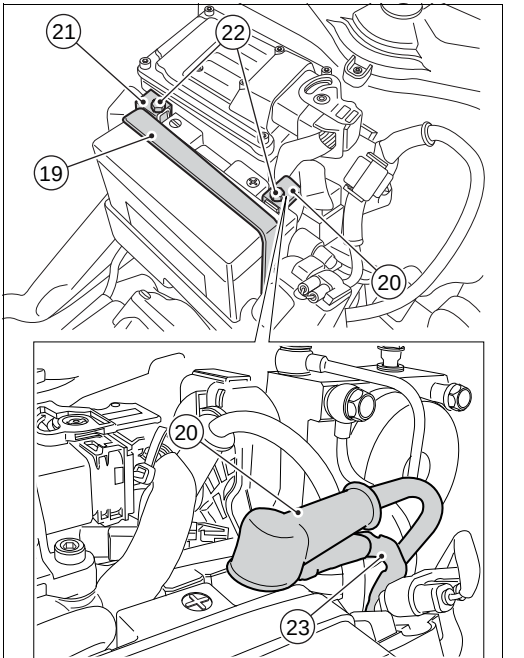


Abb. 84

Achtung

Den ggf. abgenommenen Kraftstofftank einbauen, hierzu die vorderen Stifte (L) in die entsprechenden Sitze am Rahmen einführen.

Wichtig

Zum Einbau des Tanks sich IMMER an einen Vertragshändler oder eine Ducati Vertragswerkstatt wenden.

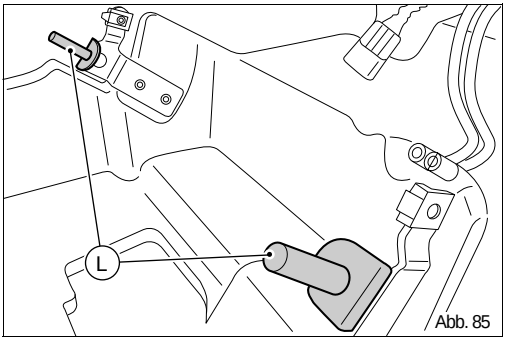


Abb. 85

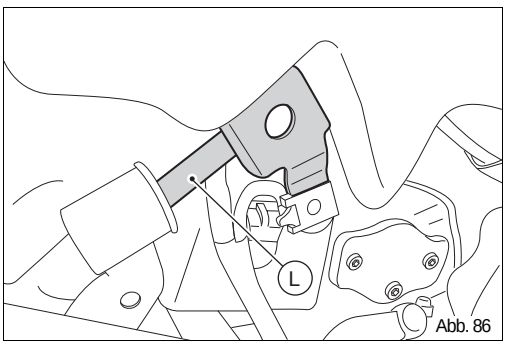


Abb. 86

Bei angehobenem Tank die Schnellanschlüsse (18) mit dem Flansch verbinden und den Flanschdeckel (16) durch Ansetzen und Festziehen der Muttern (17) mit 3 Nm ± 0,3% einbauen.

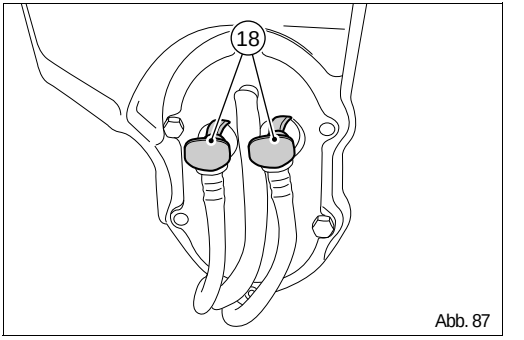


Abb. 87

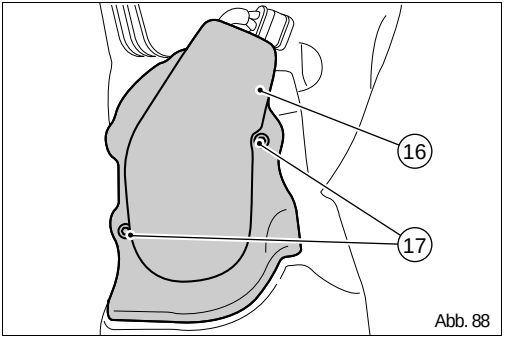


Abb. 88

Den Kraftstofffühler (11) an den Hauptkabelbaum anschließen.
Das Kabel der Lambdasonde (G) in die entsprechende Lasche (H) am Flanschdeckel des Kraftstofftanks einfügen und mit einer Schelle befestigen.

Wichtig

Bei abgesenktem Tank muss der Stecker des Kraftstofffühlers (11) auf dem senkrechten Zylinderkopf aufliegen, so wie auf der Abbildung dargestellt.

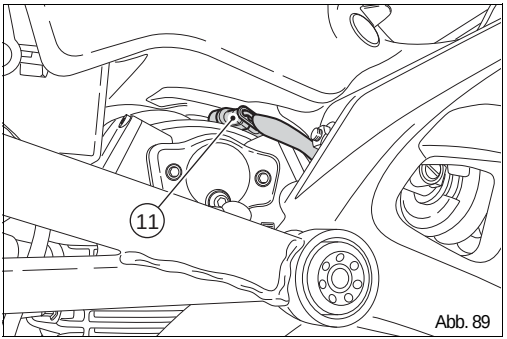


Abb. 89

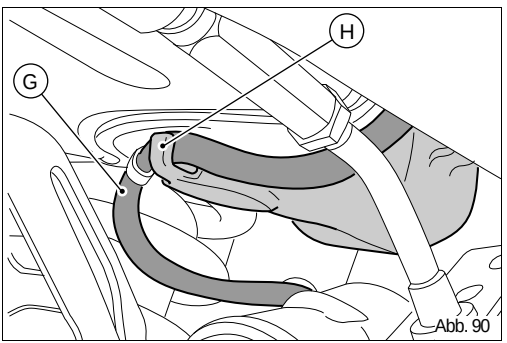


Abb. 90

D

Die Kraftstoffleitungen (E) an den Leitungsführungen (F) verankern.
Den Tank mit Schraube (12) und U-Scheibe (13) am Rahmen befestigen.
Die Schraube (12) mit einem Anzugsmoment von 10 Nm ± 10% festziehen.

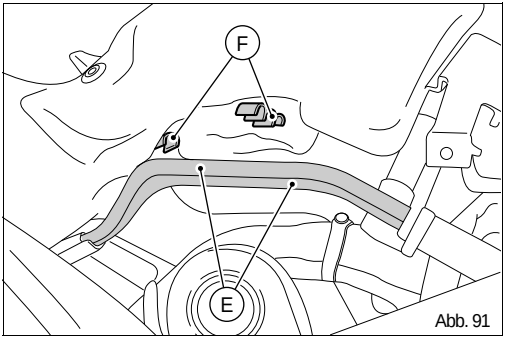


Abb. 91

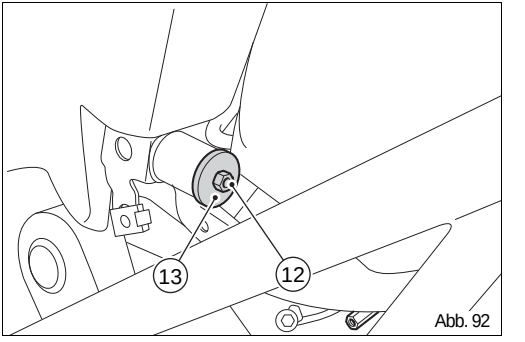


Abb. 92

Den Tank mit der Schraube (14) und der Unterlegscheibe (15) am Rahmen befestigen.
Schraube (14) mit einem Anzugsmoment von 10 Nm ± 10% festziehen, dabei mit einem 5er Innensechskantschlüssel am Gewindeeinsatz (M) oben am Kraftstofftank kontern.

Wichtig

Den Gewindeeinsatz (M) ist bei der Version USA nicht vorhanden.

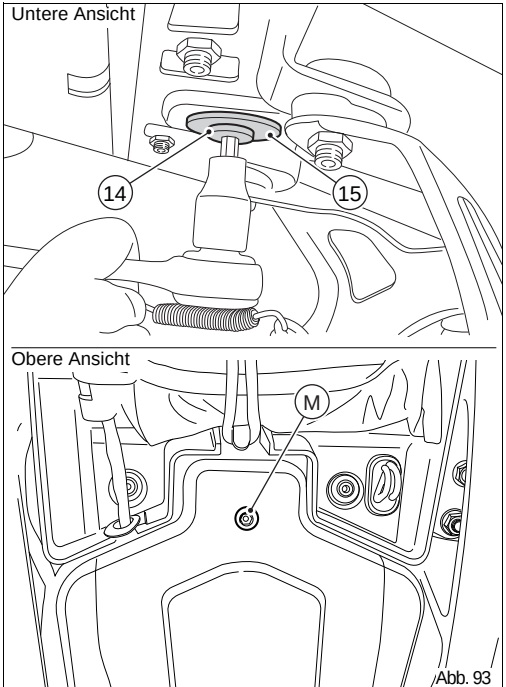


Abb. 93

Den Entlüftungs-/Drainageschlauch (10) am Motorrad ausrichten und durch Einbau des Deckels (8) sichern.
Die drei Schrauben (9) ansetzen und auf 10 Nm festziehen, hierbei die längere Schraube in die untere Bohrung einsetzen.

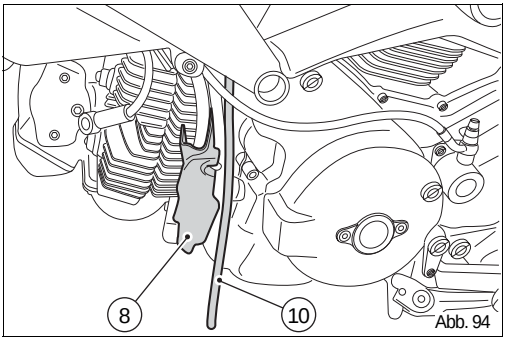


Abb. 94

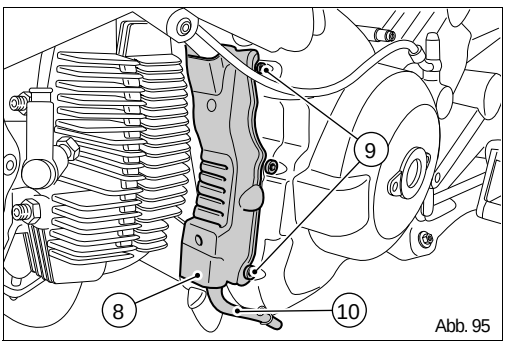


Abb. 95

Am vorderen Tankdeckel (3) müssen die vier Hülsen (C) mit nach oben gerichteter größerer Durchmesserseite und die sechs Distanzstücke (D) eingesetzt sein.

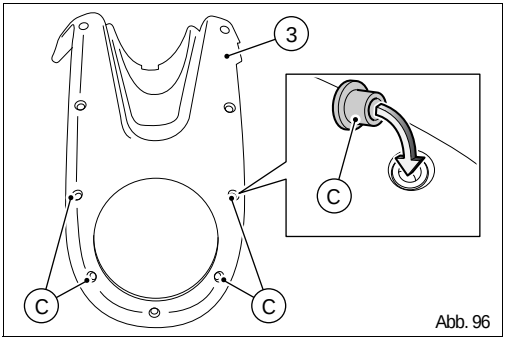


Abb. 96

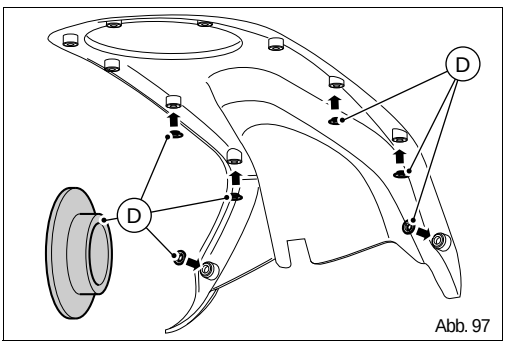


Abb. 97

Den vorderen Tankdeckel (3) am Kraftstofftank anbringen. Das Abstandsstück (23) in die innen im rechten Tankdeckel (6) befindlichen Löcher einsetzen.

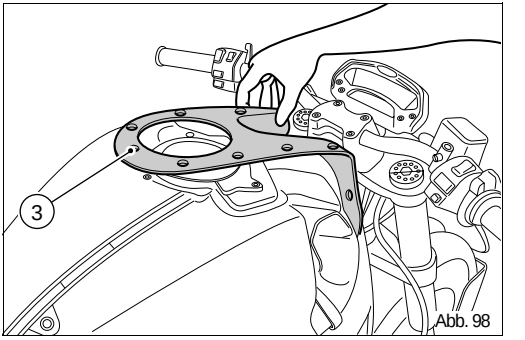


Abb. 98

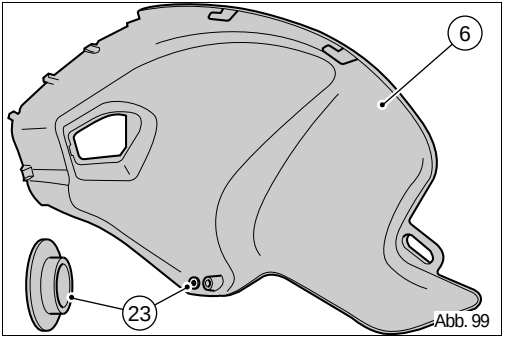


Abb. 99

Den rechten Tankdeckel (6) durch Einfügen der Laschen (A) in die entsprechenden Schlitze (B) am hinteren Deckel einbauen.

Hinweis
Die Stege (M) unter den vorderen Tankdeckel (3) einsetzen.

Die gleichen Arbeitsschritte zum Einbau des linken Tankdeckels ausführen.
Schrauben (1) und (2) auf dem vorderen Tankdeckel (3) einsetzen, indem man mit den vorderen (1) beginnt.

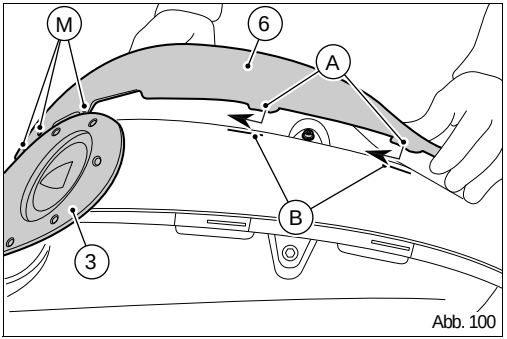


Abb. 100

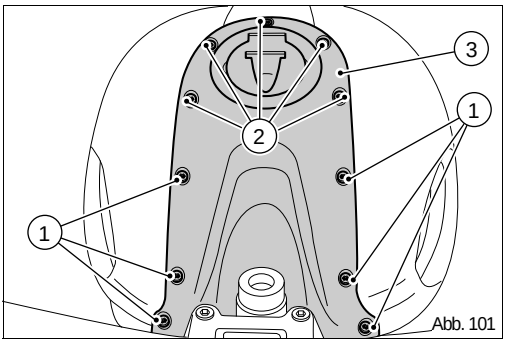


Abb. 101

D

Die Schrauben (4) mitsamt Nylonscheiben (7) und (5) zur Befestigung des rechten (6) und linken Tanks ansetzen.
Die Schrauben (1) und (2) mit einem Anzugsmoment von 2 Nm ±10% festziehen, hierbei bei den Schrauben (2) am Tankverschluss beginnen.
Die beiden Schrauben (4) und (5) mit einem Anzugsmoment von 2 Nm ± 10 % anziehen.
Die Sitzbank erneut montieren (Seite 61).

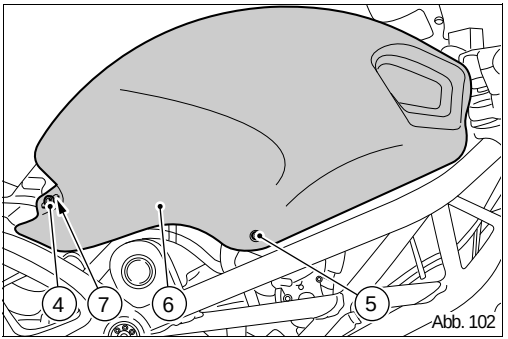


Abb. 102

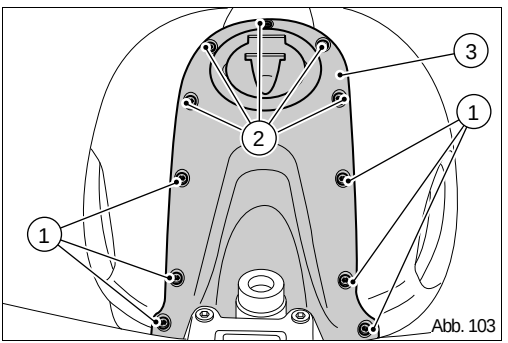


Abb. 103

Spannen der Antriebskette

Das Hinterrad langsam drehen und dabei die Position suchen, in der die Kette am stärksten gespannt ist. Bei auf dem Seitenständer stehendem Motorrad den unteren Kettenzweig mittig mit einem Finger nach unten drücken, loslassen und den Abstand zwischen der Mitte der Kettenstifte und der Aluminiumschwinge messen. Der Wert muss im Bereich 46÷48 mm liegen. Zur Spannungseinstellung die Radachsenmutter (1) lockern und die Schraube (2) an beiden Seiten der Hinterradschwinge anziehen, um die Spannung zu erhöhen, oder lösen, um sie zu mindern. Im letzteren Fall muss das Rad nach vorn geschoben werden.

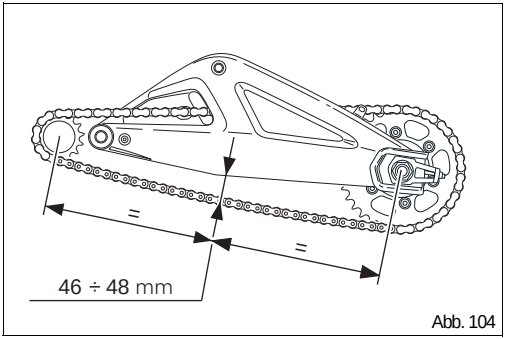


Abb. 104

Wichtig

Bezüglich der Kettenspannung muss man sich an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.

Wichtig

Eine nicht richtig gespannte Kette führt zu einem schnellen Verschleiß der Antriebskomponenten.

Auf beiden Seiten der Schwinge überprüfen, ob die Positionskerben miteinander übereinstimmen. Dadurch wird eine einwandfreie Spureinstellung des Rads gewährleistet. Das Gewinde der Radachsenmutter (1) mit SHELL Retinax HDX2 schmieren und mit einem Anzugsmoment von 145 Nm anziehen. Das Gewinde der Einstellschrauben (2) mit SHELL Alvania R3 schmieren und mit einem Anzugsmoment von 10 Nm anziehen.

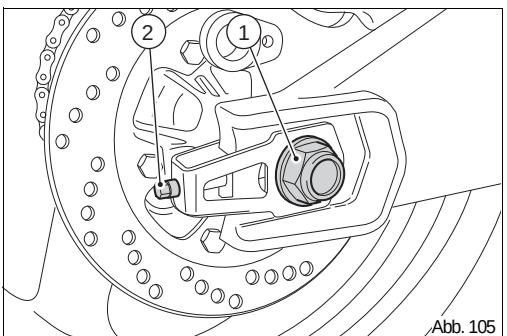


Abb. 105

Achtung
Das korrekte Anzugsmoment der Schrauben (1) der Hinterradschwinge ist für die Sicherheit von Fahrer und Beifahrer von extremer Wichtigkeit.

Schmieren der Antriebskette

Dieser Kettentyp ist mit O-Ringen ausgestattet, um dadurch die Gleitelemente vor äußeren Einflüssen zu schützen und die Schmierung solange wie möglich aufrecht zu erhalten. Damit diese Dichtungen bei der Reinigung nicht beschädigt werden, dürfen hierzu nur spezifische Lösungsmittel verwendet werden; eine zu heftige Reinigung mit Hydroreinigern ist zu vermeiden. Die Kette mit Druckluft oder mit saugfähigem Material trocknen und dann alle Glieder mit SHELL Advance Chain oder Advance Teflon Chain schmieren.

Wichtig
Die Verwendung von nicht spezifischen Schmiermitteln kann zum vorzeitigen Verschleiß des Kettenblatts, des Motorritzels und der Kette selbst führen.

Austausch der Lampen

Beim Austauschen einer durchgebrannten Lampe darauf achten, dass die Ersatzlampe die Spannungs- und Leistungswerte aufweist, die im Abschnitt „Elektrische Anlage“ auf Seite 119 aufgeführt sind.

Wichtig

Wenden Sie sich zum Auswechseln der Lampen an einen Ducati Vertragshändler oder an eine Ducati Vertragswerkstatt.

Blinker (Abb. 106)

Die Schraube (1) lösen, dann das Glas (2) vom Blinkerhalter abnehmen.
Die Lampe hat eine Bajonettfassung. Zum Herausnehmen drücken und dabei gegen den Uhrzeigersinn drehen.
Die neue Lampe eindrücken und bis zum Einrasten im Uhrzeigersinn drehen. Den Blinkernapf wieder durch Einführen des Zahns in den dafür vorgesehenen Schlitz am Halter montieren.
Die Schraube (1) wieder festziehen.

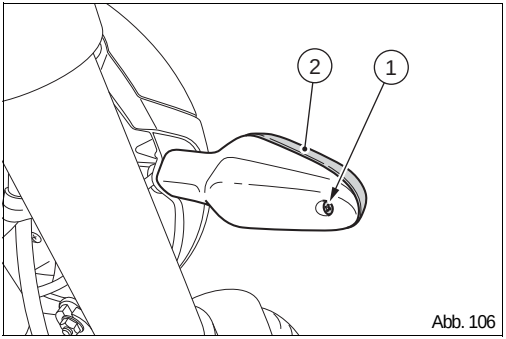


Abb. 106

Ausrichten des Scheinwerfers

Die vorschriftsmäßige Ausrichtung des Scheinwerfers kontrollieren. Dazu das Motorrad mit auf richtigen Druck aufgepumpten Reifen und einer darauf sitzenden Person in einem Abstand von 10 Metern vor einer Wand oder einem Schirm genau senkrechte aufstellen. Eine waagrechte Linie auf der Höhe der Scheinwerfermitte und eine senkrechte Linie ziehen, die mit der Längsachse des Motorrads fluchtet. Diese Kontrolle möglichst im Halbschatten ausführen.
Das Abblendlicht einschalten:
die obere Markierungsgrenze zwischen dem dunklen und dem beleuchteten Bereich muss sich auf einer Höhe befinden, die nicht über 9/10 des Bodenabstands zur Scheinwerfermitte liegt.

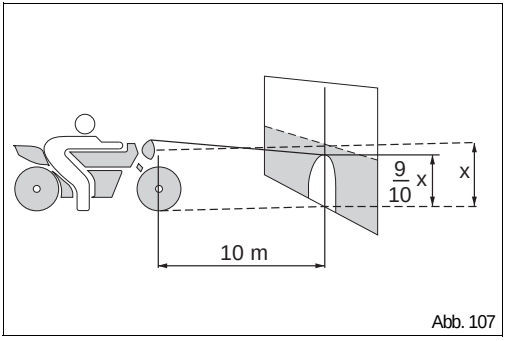


Abb. 107

Hinweis

Diese Vorgehensweise entspricht, hinsichtlich der maximal zulässigen Höhe des Lichtbündels, der „Italienischen Straßenverkehrsordnung“.
Die Lichtbündelhöhe also den im jeweiligen Land gültigen Vorschriften anpassen.

Eine Korrektur der senkrechten Ausrichtung des Scheinwerfers ist durch das Betätigen der Schrauben (1), der waagrechten Ausrichtung durch das Betätigen der Schraube (2) möglich.

Achtung

Bei Einsatz des Motorrads im Regen oder nach einer Wäsche kann es zum Beschlagen der Scheinwerferlinse kommen.
Durch kurzzeitiges Einschalten des Scheinwerfers wird das Kondenswasser beseitigt.

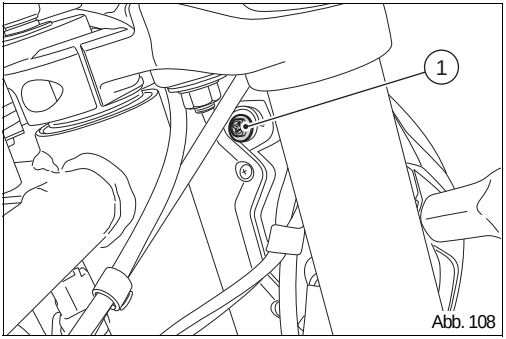


Abb. 108

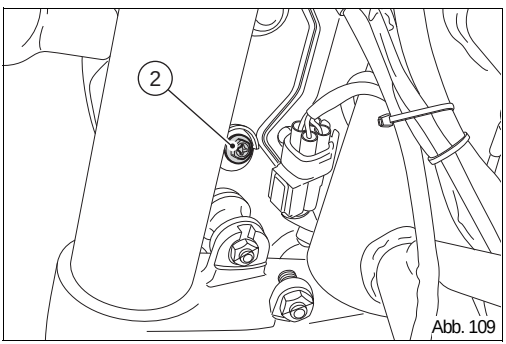


Abb. 109

Reifen

Reifendruck vorne:
2,25 bar - 2,29 kg/cm^2
Reifendruck hinten:
2,50 bar - 2,55 kg/cm^2

Der Reifendruck unterliegt durch Außentemperatur und Höhenlage bedingten Schwankungen. Für Fahrten im Gebirge bzw. in Gebieten mit starken Temperaturschwankungen sollte der Reifendruck jedes Mal kontrolliert und entsprechend angepasst werden.

Wichtig

Den Reifendruck immer im „kalten Zustand“ messen und anpassen.

Um die Rundheit der vorderen Felge auch beim Befahren von besonders unebenen Straßen gewährleisten zu können, ist der Druck im Reifen um 0,2÷0,3 bar zu erhöhen.

Reparatur oder Austauschen der Reifen

Tubeless-Reifen, die kleine Löcher aufweisen, brauchen recht viel Zeit bis sie Luftverluste zeigen, da sie über einen gewissen Grad an Eigenabdichtung verfügen. Sollte ein Reifen einen leichten Druckverlust aufweisen, muss er genau auf etwaige Undichtheiten kontrolliert werden.

Achtung

Reifen mit Löchern müssen ausgewechselt werden. Beim Wechsel Reifen und Reifentyp des Erstausrüsters verwenden.

Um Druckverluste während der Fahrt zu vermeiden, den Sitz der Schutzkappen auf den Ventilen prüfen. Niemals Reifen mit Schlauch verwenden. Die Nichtbeachtung dieser Vorschrift kann zum plötzlichen Platzen des Reifens führen, was schwerwiegende Folgen für Fahrer und Beifahrer haben kann.

Nach erfolgtem Reifenwechsel ist das Auswuchten des jeweiligen Rads erforderlich.

Wichtig

Die für das Auswuchten der Räder bestimmten Gegengewichte weder entfernen noch verschieben.

Hinweis

Für einen Reifenwechsel muss man sich an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden, so dass gewährleistet werden kann, dass die Abnahme und Montage der Reifen in korrekter Weise erfolgen.
An diesen Rädern sind einige Bestandteile des ABS-Systems (Sensoren, Impulsringe) montiert, die spezifische Einstellungen erfordern.

Mindestprofiltiefe der Lauffläche

Die Profiltiefe der Radlauffläche (S) an der jeweils am stärksten abgefahrenen Stelle der Reifenlauffläche messen. die gemessene Profiltiefe darf 2 mm bzw. den gesetzlich vorgeschriebenen Wert niemals unterschreiten.

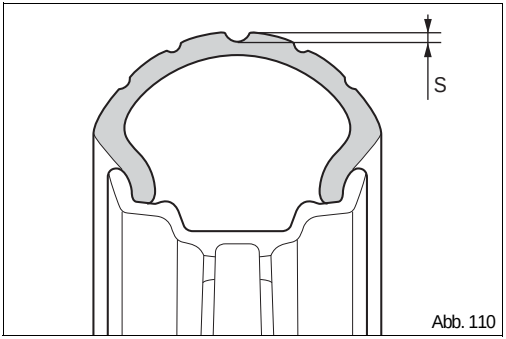


Abb. 110

Wichtig

Die Reifen regelmäßig auf Risse oder Schnitte kontrollieren, besonders an den Seitenwänden.
Ausblähungen oder breite und gut sichtbare Flecken weisen auf innere Schäden hin. Solche Reifen müssen unbedingt ausgewechselt werden.
Ggf. im Laufflächenprofil steckende Steinchen oder sonstige Fremdkörper entfernen.

Kontrolle des Motorölstands

Der Motorölstand kann am Schauglas (1) auf dem Kupplungsdeckel überprüft werden.
Den Ölstand bei völlig senkrecht stehendem Motorrad und warmem Motor kontrollieren. Den Motor abstellen und einige Minuten warten, bis sich der Ölstand stabilisiert hat. Der Füllstand muss innerhalb der Kerben liegen, die am Schauglas angebracht wurden. Bei zu niedrigem Ölstand muss Motoröl SHELL Advance Ultra 4 nachgefüllt werden. Den Öleinfüllverschluss (2) abdrehen, dann Öl bis zum Erreichen des festgelegten Stands nachfüllen. Den Verschluss wieder aufschrauben.

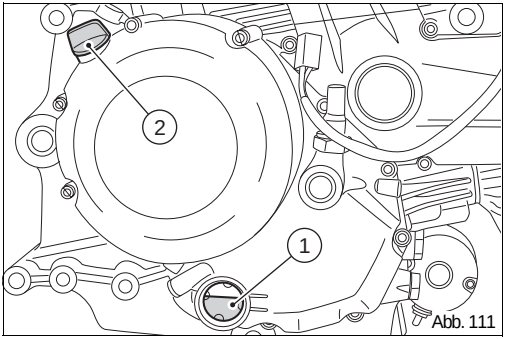


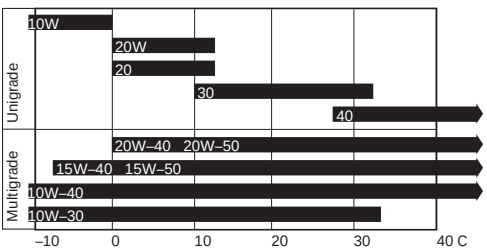
Abb. 111

Wichtig

Zum Motoröl- und Filterwechsel zu den in der Tabelle der regelmäßigen Instandhaltung im Garantieheft angegebenen Zeiten sich an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.

Viskosität

SAE 15W-50
Die anderen in der Tabelle angegebenen Viskositätswerte können dann verwendet werden, wenn die durchschnittlichen Temperaturen am Einsatzort des Motorrads in den Grenzen der vorgenannten Bereiche liegen.



D

Reinigung und Wechsel der Zündkerzen

Die Zündkerzen sind ein wichtiger Bestandteil des Motors und müssen regelmäßig kontrolliert werden.
Dieser Arbeitsschritt ist relativ einfach und ermöglicht die Überprüfung der einwandfreien Funktionstüchtigkeit des Motors.
Die Zündkerzenstecker mit dem mitgelieferten Schlüssel vom Zylinderkopf abziehen.
Die Farbe der keramischen Isolierung an der mittleren Elektrode überprüfen: Eine gleichmäßig hellbraune Färbung ist Zeichen für einen guten Motorzustand.
Falls anderweitige Verfärbungen oder dunkle Verkrustungen festgestellt werden, ist die Zündkerze auszutauschen. Über diese Feststellungen den Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt informieren.
Dabei auch den Verschleiß der mittleren Elektrode kontrollieren. Ist diese verbraucht oder erscheint sie glasig, muss die Zündkerze ausgetauscht werden.
Den Elektrodenabstand kontrollieren, er muss folgenden Wert aufweisen:
0,7÷0,8 mm.

Wichtig

Nach einer etwaigen Einstellung die seitliche Elektrode umbiegen. Ein größerer oder geringerer Abstand kann zu einer Leistungsminderung, Startschwierigkeiten oder unregelmäßiger Leerlaufdrehzahl führen.

Die Elektrode und die Isolierung sorgfältig mit einer Metallbürste säubern und den Zustand der Dichtung prüfen.

Den Sitz am Zylinderkopf gründlich reinigen und darauf achten, dass keine Fremdkörper in die Brennkammer gelangen.
Die Zündkerze wieder in den Zylinderkopf montieren und das Gewinde vollständig einschrauben. Mit einem Anzugsmoment von 20 Nm festziehen.
Falls kein Drehmomentschlüssel verfügbar sein sollte, nach dem Anschrauben von Hand die Zündkerze um eine weitere 1/2 Drehung mit dem mitgelieferten Schlüssel einschrauben.

Wichtig

Keine Zündkerzen mit ungeeignetem Wärmegrad oder anderer Gewindelänge verwenden.
Die Zündkerze muss wieder vorschriftsmäßig angezogen werden.

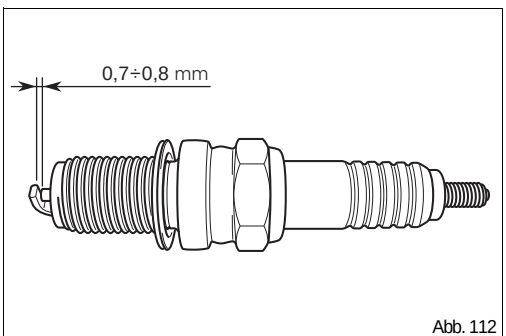


Abb. 112

Allgemeine Reinigung

Um den ursprünglichen Glanz der Metallflächen und der lackierten Teile auf Dauer zu erhalten, muss das Motorrad je nach Einsatz und Straßenzustand regelmäßig gereinigt werden. Hierzu müssen spezielle, möglichst biologisch abbaubare Produkte verwendet werden. Der Gebrauch von aggressiven Reinigungsmitteln oder Lösungen ist zu vermeiden.
Zur Reinigung des Plexiglases und der Sitzbank nur Wasser und Neutralseife verwenden.

Wichtig

Das Motorrad nicht sofort nach seiner Benutzung waschen, da es in diesem Fall durch das Verdampfen des Wassers auf den noch heißen Oberflächen zu Schlierenbildung kommen kann.
Das Motorrad nicht mit Heißwasser- oder Hochdruckstrahlern reinigen.
Der Einsatz von Hydroreinigern könnte zu schweren Funktionsstörungen an Vorderradgabel, Radnaben, elektrischer Anlage, Kondensbildung im Scheinwerfer (Beschlag), Gabeldichtungen, Lufteinlasskanälen sowie Schalldämpfern und damit zum Verlust der Sicherheitsmerkmale des Motorrads führen.

Sollten sich bestimmte Motorteile als besonders verschmutzt oder schmierig erweisen, kann man für ihre Reinigung ein fettlösendes Mittel verwenden. Dabei ist jedoch zu vermeiden, dass es mit den Antriebsorganen (Kette, Ritzel, Kettenblatt, usw.) in Kontakt kommt.
Das Motorrad mit lauwarmem Wasser abspülen und mit einem Wildledertuch nachtrocknen.

Achtung

Es kann vorkommen, dass die Bremsen nach der Motorradwäsche zunächst nicht gut ansprechen. Die Bremsscheiben niemals schmieren oder einfetten, da dies zum Verlust der Bremswirkung führen würde.
Die Bremsscheiben mit einem fettfreien Lösungsmittel reinigen.

Achtung

Die Fahrzeugwäsche, Regen oder Feuchtigkeit können das Beschlagen des Scheinwerferlinse verursachen.
Das kurzzeitiges Einschalten des Scheinwerfers unterstützt das Beseitigen des sich an der Linse angesammelten Kondenswassers.

Die Impulsringe des ABS-Bremssystems sorgfältig reinigen so dass diese Vorrichtung mit einem perfekten Wirkungsgrad funktionieren kann. Um Schäden an den Impulsringen und den Sensoren zu vermeiden, keine aggressiv wirkenden Produkte verwenden.

Längerer Stillstand

Sollte das Motorrad für längere Zeit nicht benutzt werden, folgende Arbeiten durchführen:
Motorrad reinigen;
Kraftstofftank durch Abdrehen des Ablassverschlusses mit Dichtung leeren;
über die Zündkerzenschächte etwas Öl in die Zylinder geben und den Motor von Hand weiterdrehen, damit sich das Öl auf den Innenflächen verteilen kann;
Das Motorrad mit einem Werkstattheber anheben.
die Batterie abklemmen und ausbauen. Dauert die Stillstandzeit länger als einen Monat, die Ladung der Batterie kontrollieren und ggf. nachladen oder die Batterie austauschen.
Das Motorrad mit einem Motorradabdecktuch abdecken, das den Lack nicht beschädigt und das Kondenswasser nicht zurückhält.
Das Motorradabdecktuch ist bei Ducati Performance erhältlich.

Wichtige Hinweise

In einigen Ländern (Frankreich, Deutschland, Großbritannien, Schweiz, usw.) sind die Umwelt- und Lärmschutznormen gemäß der jeweils geltenden Gesetzgebung zu beachten. Die vorgesehenen Überwachungsintervalle einhalten und nur Ducati-Originalersatzteile in Übereinstimmung mit den jeweiligen Normen verwenden.

Instandhaltung

Planmäßige Instandhaltungsarbeiten: durch den Vertragshändler

Arbeitsliste mit Angabe des Eingriffs (Fälligkeit gemäß Kilometer-/Meilenstand oder Fahrzeit *)	km x1000	1	12	24	36	48	60
	mi x1000	0,6	7,5	15	22,5	30	37,5
	Monate	6	12	24	36	48	60
Motorölwechsel		●	●	●	●	●	●
Austausch des Motorölfilters		●	●	●	●	●	●
Reinigung des Motorölansaugfilters					●		
Kontrolle des Motoröldrucks				●		●	
Kontrolle und/oder Einstellung des Ventilspiels (1)			●	●	●	●	●
Spannungskontrolle der Zahnriemen (1)			●		●		●
Austausch der Zahnriemen				●		●	
Kontrolle und Reinigung der Zündkerzen. Sie ggf. austauschen				●		●	
Kontrolle und Reinigung des Luftfilters (1)			●		●		●

Arbeitsliste mit Angabe des Eingriffs (Fälligkeit gemäß Kilometer-/Meilenstand oder Fahrzeit *)	km x1000	1	12	24	36	48	60
	mi x1000	0,6	7,5	15	22,5	30	37,5
	Monate	6	12	24	36	48	60
Austausch des Luftfilters				●		●	
Kontrolle Synchronisierung und Standgas am Drosselklappenkörper (1)			●	●	●	●	●
Kontrolle des Brems- und Kupplungsflüssigkeitsstands		●	●	●	●	●	●
Wechsel der Brems- und Kupplungsflüssigkeit					●		
Kontrolle und Einstellung der Brems- und Kupplungssteuerungen			●	●	●	●	●
Kontrolle/Schmierung der Gas-/Startersteuerung			●	●	●	●	●
Kontrolle des Reifendrucks und -verschleißes		●	●	●	●	●	●
Kontrolle der Bremsbeläge. Sie ggf. austauschen		●	●	●	●	●	●
Kontrolle der Lenkkopflager				●		●	
Kontrolle der Antriebskettenspannung, -ausrichtung und -schmierung		●	●	●	●	●	●
Kontrolle des Kupplungsscheibenpakets. Ggf. austauschen (1)			●	●	●	●	●
Kontrolle der elastischen Hinterradkupplung				●		●	
Kontrolle der Radnabenlager				●		●	
Kontrolle der Beleuchtungs- und Anzeigevorrichtungen			●	●	●	●	●
Anzugskontrolle der Befestigungsmuttern der Motorschraube am Rahmen			●	●	●	●	●
Kontrolle des Seitenständers			●	●	●	●	●
Anzugskontrolle der Vorderradmutter			●	●	●	●	●
Anzugskontrolle der Hinterradmutter			●	●	●	●	●
Kontrolle der äußeren Kraftstoffleitungen			●	●	●	●	●

Arbeitsliste mit Angabe des Eingriffs (Fälligkeit gemäß Kilometer-/Meilenstand oder Fahrzeit *)	km x1000	1	12	24	36	48	60
	mi x1000	0,6	7,5	15	22,5	30	37,5
	Monate	6	12	24	36	48	60
Wechsel des Vorderradgabelöls					●		
Kontrolle auf Ölleckagen an Vorderradgabel und Zentralfederbein			●	●	●	●	●
Kontrolle der Ritzelbefestigung			●	●	●	●	●
Allgemeines Schmieren und Einfetten			●	●	●	●	●
Kontrolle und Aufladen der Batterie			●	●	●	●	●
Testfahrt des Motorrads		●	●	●	●	●	●
Allgemeine Reinigung			●	●	●	●	●

* Instandhaltungseingriff beim Erreichen des ersten der beiden angegebenen Intervalle durchführen (km bzw. Monate).

(1) Arbeitseingriff, der nur bei Erreichen des entsprechenden Kilometerstands durchgeführt werden muss.

Planmäßige Instandhaltungsarbeiten: durch den Kunden

Arbeitsliste mit Angabe des Eingriffs (Fälligkeit gemäß Kilometer-/Meilenstand oder Fahrzeit *)	km x1000	1
	mi x1000	0,6
	Monate	6
Kontrolle des Motorölstands		●
Kontrolle des Brems- und Kupplungsflüssigkeitsstands		●
Kontrolle des Reifendrucks und -verschleißes		●
Kontrolle der Antriebskettenspannung und -schmierung		●
Kontrolle der Bremsbeläge. Bei Bedarf den Vertragshändler zum Austausch aufsuchen		●

* Instandhaltungseingriff beim Erreichen des ersten der beiden angegebenen Intervalle durchführen (km bzw. Monate).

Technische Daten

Maße (mm)

Gewichte

Trockengewicht im fahrbereiten Zustand ohne Flüssigkeiten und Batterie: 163 kg

Trockengewicht in fahrbereitem Zustand ohne Kraftstoff
176 kg
Voll beladen: 390 kg

Achtung
Eine Überladung kann Handling und Leistung des Motorrads beeinträchtigen und zum Verlust der Motorradkontrolle führen.

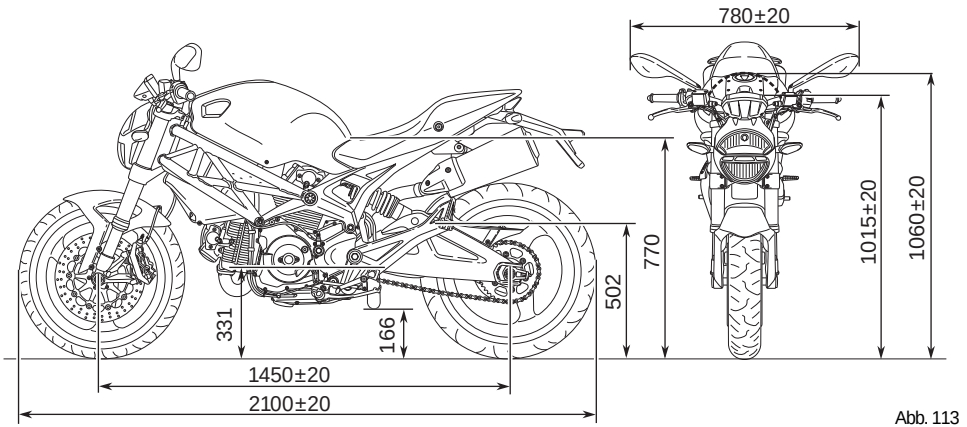


Abb. 113

D

BETRIEBSSTOFFE	TYP	DM^3 (LITER)
Kraftstofftank, einschließlich 3,5 dm^3 (Liter) Reserve	Bleifreies Benzin mit einer ursprünglichen Oktanzahl von mindestens 95	13,5
Ölwanne und Filter	SHELL - Advance Ultra 4	3,4
Vorderes/hinteres Brems- und Kupplungssystem	SHELL Advance Brake DOT 4	—
Schutzmittel für elektrische Kontakte	SHELL Advance Contact Cleaner	—
Vorderradgabel	SHELL - Advance Fork 7.5 oder Donax TA	500 cm^3 (pro Holm)

Wichtig
Die Verwendung von Zusätzen im Kraftstoff oder in den Schmiermitteln ist nicht zulässig.

Motor

Zweizylinder-Viertaktmotor, in V-90°-Anordnung.
Bohrung mm:
88
Hub mm:
57,2
Gesamthubraum cm^3:
696
Verdichtungsverhältnis:
10,7±0,5:1
Höchstleistung an der Welle (95/1/EG):
58,8 kW - 80 PS bei 9.000 U/min
Max. Drehmoment an der Welle (95/1/EG):
70 kgm - 69 Nm bei 7750 U/min.

Ventilsteuerung

DESMODROMISCH mit zwei Ventilen pro Zylinder, über vier Kipphebel (zwei für die Öffnung und zwei für die Schließung) und eine obenliegende Nockenwelle gesteuert. Die Steuerung erfolgt durch die Kurbelwelle über Stirnzahnräder, Riemenscheiben und Zahnriemen.

Desmodromische Ventilsteuerung

1) Öffnungsschlepphebel (oder oberer Kipphebel);
2) Einstellplättchen - oberer Kipphebel;
3) Halbringe;
4) Einstellhülse - Schließkipphebel (oder unterer Kipphebel);
5) Rückholfeder - unterer Kipphebel;
6) Einstellhülse - Schließkipphebel (oder unterer Kipphebel);
7) Nockenwelle;
8) Ventil.

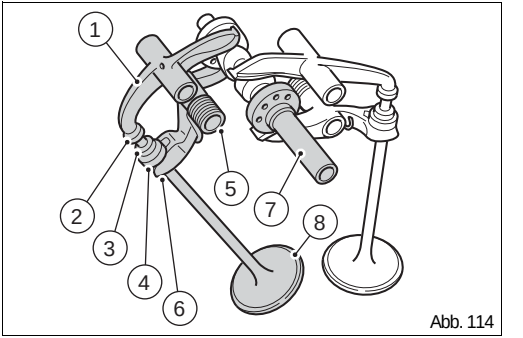


Abb. 114

D

Leistungen

Das Erreichen der Höchstgeschwindigkeit in den einzelnen Gängen ist nur möglich, wenn die Einfahrvorschriften strikt eingehalten und die vorgeschriebenen Instandhaltungsarbeiten in regelmäßigen Abständen durchgeführt worden sind.

Wichtig

Die Nichtbeachtung dieser Vorschriften entbindet Ducati Motor Holding S.p.A. jeglicher Verantwortung für Motorschäden oder eine verminderte Lebensdauer des Motors.

Zündkerzen

Fabrikat:
NGK
Typ:
DCPR8E.

Alternative:
Fabrikat:
Champion
Typ:
RA 4 HC

Kraftstoffsystem

Indirekte elektronische SIEMENS Einspritzung.
Drosselklappendurchmesser:
45 mm
Einspritzdüsen pro Zylinder: 1
Löcher pro Einspritzdüsen: 8
Kraftstoffversorgung: 95-98 RON.

Bremsen

Antiblockiersystem der Bremsen mit getrennter Wirkung, von an beiden Rädern vorgesehenen Hall-Sensoren mit Abtastung von Impulsringen gesteuert.
Ausschaltmöglichkeit des ABS.

Vorderrad

Typ:
mit Lochscheibe aus Stahl.
2 Scheiben.
Scheibendurchmesser:
320 mm.
Hydraulische Betätigung über Bremshebel an der rechten Lenkerhälfte.
Bremssättel mit differenzierten Kolben.
Fabrikat und Typ:
BREMBO P4.32 K 4 Kolben.
Bremsbeläge:
FERIT I/D 450 FF.
Bremszylindertyp:
PS 16/22.

Hinterrad

Typ:
feste Lochscheibe, aus Stahl.
Scheibendurchmesser:
245 mm.
Hydraulische Betätigung über Pedal auf der rechten Seite.
Bremssattel:
Ø Zylinder 34 mm.

Fabrikat und Typ:
P 34 C
Bremsbeläge:
SBS S40 GF+Blech.
Bremszylindertyp:
PS 11.

Achtung

Die in der Bremsanlage verwendete Flüssigkeit ist ätzend. Sollte es zu einem Haut- und Augenkontakt gekommen sein, muss der betroffene Körperteil unter reichlich fließendem Wasser abgewaschen werden.

Antrieb

Kupplung:
im Ölbad gelagerte Mehrscheibenkupplung;
über Hebel an der linken Lenkerhälfte betätigt.
Kraftübertragung vom Motor auf die Hauptwelle des Schaltgetriebes über Zahnräder mit gerader Verzahnung.
Zähnezahl - Motorritzel/Kupplungskranz:
33/61
Getriebe:
6 Gänge
mit ständig ineinander greifenden Zahnrädern, Schaltpedal auf der linken Seite.

Zähnezahl - Getrieberitzel/Kettenblatt:
15/45
Gesamtübersetzung:
1. bei 13/32
2. bei 18/30
3. bei 21/28
4. bei 23/26
5. bei 22/22
6. bei 26/24

Kraftübertragung zwischen Schaltgetriebe und Hinterrad über Kette:
Fabrikat:
DID
Typ:
520 V6

Maße:
5/8“ x 1/4“
Anzahl Glieder:
108 offen

Wichtig

Die angegebenen Übersetzungen entsprechen denen der Zulassung und dürfen deshalb nicht geändert werden.

Falls Sie das Motorrad an besondere Strecken anpassen oder für Rennen vorbereiten wollen, ist Ducati Motor Holding S.p.A. gerne bereit, von der Serienproduktion abweichende Übersetzungen zu empfehlen. Sich diesbezüglich an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.

Achtung

Zum Austausch des Kettenblatts sich an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.
Ein unsachgemäß durchgeführter Austausch dieses Teils kann Ihre Sicherheit akut gefährden und permanente Schäden am Motorrad verursachen.

Rahmen
Rahmen aus Stahlrohr in Molybdänchrom, Heckrahmen aus Aluminiumfusion.
Lenkwinkel (pro Seite):
32°
Lenkrohrwinkel:
24°
Nachlauf mm:
87

Räder
3-Speichen-Leichtmetallfelgen.

Vorderrad
Fabrikat:
BREMBO
Maße:
MT3,50x17“

Hinterrad
Fabrikat:
BREMBO
Maße:
MT4,50x17“.
Die Räder verfügen über eine ausziehbare Radachse.

Reifen

Vorderrad
Radial, Typ „Tubeless“ (schlauchlos).
Maße:
120/60-ZR17“

Hinterrad
Radial, Typ „Tubeless“ (schlauchlos).
Maße:
160/60-ZR17“

Aufhängungen

Vorderrad
Öldynamische Upside-Down-Gabel.
Holmdurchmesser: 43 mm.
Hub auf Holmachse: 120 mm.

Hinterrad
Progressiv betätigtes Federbein, in Zugstufe und Federvorspannung einstellbar.
Federweg des Federbeins: 59,5 mm.
Federweg Hinterrad: 148 mm.

Hinweis
Keine Eingriffe am Motorrad vornehmen, die zur Änderung der für die Zulassung ausschlaggebenden technischen Daten führen können.

Auspuff
Gemäß den Umweltschutznormen Euro 3 mit Katalysator ausgestattet.
US-Version: ohne Katalysator.

Verfügbare Modellfarben
Rot „Anniversary“ Ducati, Art.-Nr. 473.101 (PPG);
Transparent, Art.-Nr. 228.880 (PPG);
Roter Rahmen und schwarze Felgen.

Black Stealth;
Rahmen in Mattschwarz und Felgen in Schwarz.

Perweiß, Art.-Nr. 490.019 (PPG);
Transparent, Art.-Nr. 228.880 (PPG);
Rahmen in Mattschwarz und Felgen in Schwarz.

Elektrische Anlage
Sie besteht aus folgenden Hauptbestandteilen:
SCHEINWERFER:
Abblendlicht: H7 (12 V-55 W).
Fernlicht: H1 (12 V-55 W)
Standlicht: H6 (12 V-6 W).
Schalter an den Lenkerstummeln:
Blinker:
Lampentyp: RY10W (12 V-10 W).
Hupe.
Bremslichtschalter.
Batterie, 12 V-10 AH.
LICHTMASCHINE 12 V-480 W.
ELEKTRONISCHER SPANNUNGSREGLER mit 30 A
Sicherung neben dem Steuergerät (10, Abb. 116).
Anlassermotor, 12 V-0,7 KW.
Rück- und Bremslicht:
MIT LEDS 13,5 V 3,2 W / 0,1 W.
Kennzeichenlicht:
Lampentyp: C5W (12 V-5 W).

Hinweis
Zum Austauschen der Lampen verweisen wir auf den Abschnitt „Austausch der Lampen“ auf Seite 99.

Sicherungen

Zum Schutz der elektrischen Komponenten dienen 8 Sicherungen in entsprechenden Sicherungskästen. 6 Sicherungen sind an die Anlage angeschlossen, 2 Sicherungen sind als Reserve vorgesehen.
Bezüglich Verwendungszweck und Stromstärke verweisen wir auf die Tabellenangaben.

ERLÄUTERUNG DER SICHERUNGSKÄSTEN		
Pos.	Verbraucher	Wert
1	Key ON	10 A
2	Standlicht, Fern-/Abblendlicht	15 A
3	Verbraucher	15 A
4	Cockpit	5 A
5	Einspritzung	20 A
6	ECU	5 A
7	Reserve	20 A
8	Reserve	15 A

Der Hauptsicherungskasten (9) befindet sich auf der rechten Seite.
Die verwendeten Sicherungen sind nach Abnehmen der Schutzkappe (A) zugänglich.
Außer dem Sicherungskasten befinden sich in der Nähe der Reglersicherung auch die ABS-Sicherungen (10).

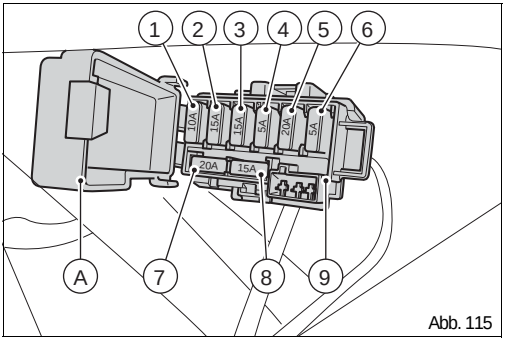


Abb. 115

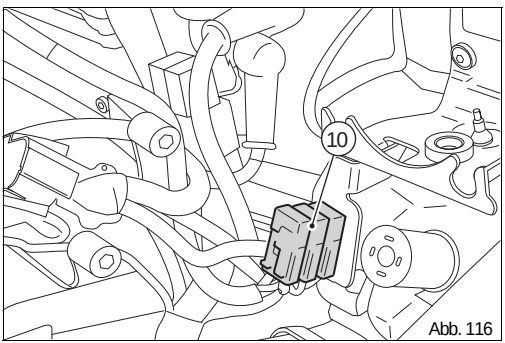


Abb. 116

D

Eine durchgebrannte Sicherung erkennt man an der Unterbrechung des Glühdrahts ihres inneren Leiters (11).

Wichtig

Um eventuelle Kurzschlüsse zu vermeiden, müssen die Austauscharbeiten der Sicherungen bei auf OFF stehenden Zündschlüssel erfolgen.

Achtung

Niemals Sicherungen mit Leistungen verwenden, die von den vorgeschriebenen Werten abweichen. Die Nichtbeachtung dieser Vorschrift kann eine Beschädigung der elektrischen Anlage oder gar einen Brand zur Folge haben.

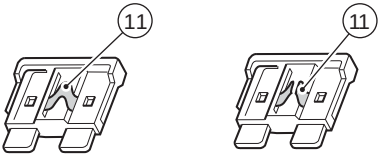


Abb. 117

Legende des Schaltplans - elektrische Anlage/ Zündsystem

1) Rechter Umschalter
2) Zündschlüsselschalter
3) Zündkerze - waagrechter Zylinder
4) Zündkerze - senkrechter Zylinder
5) Anlassmotor
6) Fernanlassschalter
7) Batterie
8) Hauptsicherung
9) Regler
10) Lichtmaschine
11) Hinterer Blinker, rechts
12) Rücklicht
13) Kennzeichenbeleuchtung
14) Hinterer Blinker, links
15) Tank
16) Lambdasonde waagrechter Auspuff
17) Einspritzrelais
18) Eigendiagnose/DDA
19) Spule - waagrechter Zylinder
20) Spule - senkrechter Zylinder
21) Scheinwerfer
22) MAP Sensor
23) Einspritzdüse - waagrechter Zylinder
24) Einspritzdüse - senkrechter Zylinder
25) Drosselklappenpotentiometer
26) Drehzahl-/Steuerzeitensensor
27) Zylindersensor
28) Hinterer Radsensor
29) Seitenständer
30) Hupe
31) Leerlaufkontrollschalter
32) Öldruckschalter
33) Hinterer Bremslichtschalter
34) ECU
35) Sicherungen
36) Kupplungsschalter
37) Vorderer Bremslichtschalter
38) Linker Umschalter
39) Transponder-Antenne
40) Lufttemperatursensor
41) Lambdasonde senkrechter Auspuff
42) Cockpit
43) Lichtrelais
44) Vorderer Blinker, links
45) Vorderer Blinker, rechts
46) Vorderer Radsensor
47) ECU ABS
48) Sicherungen ABS

Kabelfarben

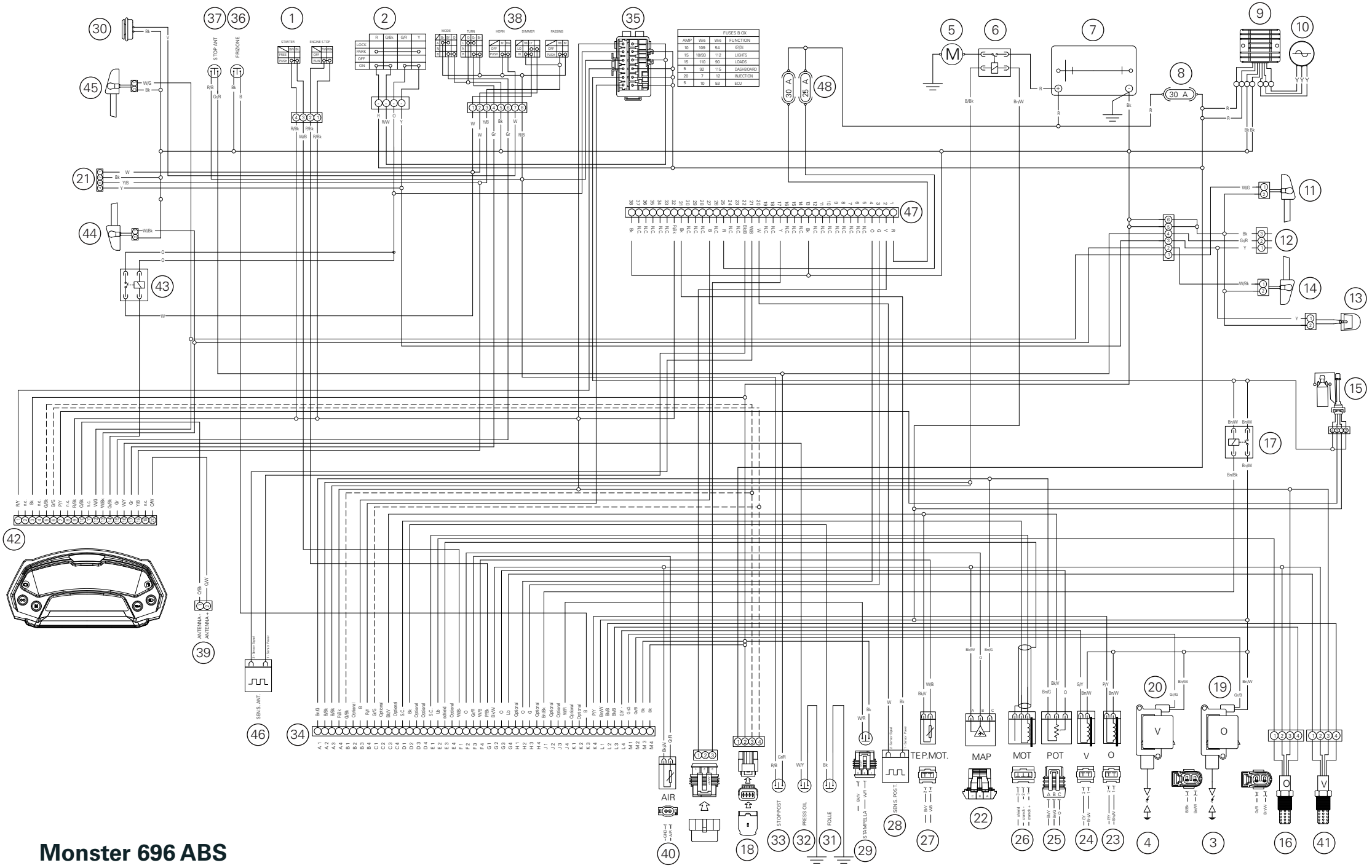
B Blau
W Weiß
V Violett
Bk Schwarz
Y Gelb
R Rot
Lb Hellblau
Gr Grau
G Grün
Bn Braun
O Orange
P Rosa

Hinweis

Der Schaltplan der elektrischen Anlage wurde am Ende dieses Hefts eingefügt.

Merkblatt für die regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten

KM	NAME DES DUCATI-SERVICE	KILOMETERSTAND	DATUM
1000			
12000			
24000			
36000			
48000			
60000			



Monster 696 ABS

Stampato 07/2010 Cod. 913.7.147.1E

Ducati Motor Holding spa
www.ducati.com

Via Cavalieri Ducati, 3
40132 Bologna, Italia
Tel. +39 051 6413111
Fax +39 051 406580

cod 913.7.147.1E